

**Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof, Leiden**

Gerda Brautigamsingel 36  
2331 SJ Leiden  
telefoon: 071-5727666  
email: [claudine.kranenburg@planet.nl](mailto:claudine.kranenburg@planet.nl)  
Opgericht 15 november 2013  
KvK-nummer: 59282711

Aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State,  
Postbus 20019,  
2500EA Den Haag

Leiden, 22 februari 2015

**Onderwerp: Beroep tegen het Provinciaal Inpassingsplan voor de aanleg van de Rijnland Route, provinciaal dossiernummer 2010-0022528.**

Bijlage 1 : zienswijze d.d. 6 mei 2014, Bijlage 2 : Opleveringstoets

Geachte dames en heren,

Met uitdrukkelijke aansluiting op onze zienswijze van 6 mei 2014 op genoemd ontwerp-Inpassingsplan en naar aanleiding van de ter inzage legging van genoemd Inpassingsplan op 15 januari 2015 richten wij ons tot uw Afdeling, met dit beroepsschrift. Wij zijn van mening dat met de vaststelling en ter inzage legging van dit Provinciaal Inpassingsplan ("PIP") de Provincie Zuid-Holland onrechtmatig handelt jegens de bewoners van de Gerda Brautigamsingel en daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof doordat het besluit waarop dit plan berust tot stand is gekomen in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht.

Onze bewonersvereniging behartigt de belangen van bewoners die allen wonen binnen gezichts-, gehoor- en reukafstand van de geplande weg en de westelijke tunnelmond in de Papenwegse polder. Wij verwachten dat de Rijnland Route onze woon- en leefomgeving ernstig aantast wat betreft leefklimaat, gezondheid en veiligheid. Ook voorzien wij onomkeerbare aantasting van de Papenwegse polder, een open weidegebied, thans broed- en foerageergebied van talrijke weidevogels. Tenslotte veroorzaakt de aanleg van deze weg in de geplande vorm nu al een waardevermindering van 15% van onze woningen.

In dit beroepsschrift gaan wij allereerst in op een aantal algemene bezwaren betreffende de nieuwe verbinding tussen de rijkswegen A4 en A44 (N434) die dit PIP beoogt. Vervolgens gaan we in op de specifieke bezwaren tegen de voorgestelde weg.

Onze bewonersvereniging is aangesloten bij het Bewonersgroepen overleg Rijnland Route en werkt (nauw) samen met de wijkvereniging Wijkraad Stevenshof. Het Bewonersgroepen overleg reageert tegen het PIP met een gezamenlijk beroepsschrift, waarvoor wij hen hebben gemachtigd. De wijkvereniging Wijkraad Stevenshof dient ook een beroepsschrift in. Wij onderschrijven deze beroepsschriften volledig.

### Bezwaren tegen het PIP van algemene aard, als direct belanghebbenden:

- Ons beroepschrift betreft uitsluitend dat deel van het PIP Rijnland Route dat de aanleg van de verbinding A4 – A44 (N434) ruimtelijk mogelijk maakt, uitdrukkelijk niet die gedeelten van hetzelfde PIP die de werken bij Lammeschansplein en –brug en de Knoop Leiden West (Tjalmaweg e.o) betreft.
- Wij dienen geen beroepschrift in tegen het Tracébesluit A44. Wij zien het rijksdeel en het provinciale deel als onlosmakelijk met elkaar verbonden. Bezwaren tegen het Tracébesluit voorzover die effect hebben op het PIP nemen wij mee in het beroepschrift tegen het PIP.

### Bezwaren tegen het PIP van specifieke aard, eveneens als direct belanghebbenden.

Wij hebben van elke door de Provincie Zuid-Holland, gemeente Leiden en het rijk (verder te noemen: de bestuursorganen) geboden gelegenheid tot inspraak of tot kenbaar maken van zienswijzen gebruik gemaakt. In totaal hebben wij zes zienswijzen ingediend, waarvan de zienswijze tegen het ontwerp-PIP van 6 mei 2014 onder de gezamenlijkheid van de bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel viel. In dit beroepschrift zullen wij niet herhalen hetgeen wij bij die eerdere gelegenheden naar voren hebben gebracht, maar ons richten op de punten waarvan wij vinden dat de bestuursorganen ons niet dan wel volstrekt onvoldoende antwoord heeft gegeven, met verwijzing naar het desbetreffende volgens ons geschonden beginsel van behoorlijk bestuur.

#### 1. Eenzijdige politieke, macro-economische doelstelling, nut en noodzaak

Wij hebben in onze zienswijze tegen het ontwerp-PIP naar voren gebracht dat in de doelstelling zoals beschreven in de Toelichting van het PIP niet vermeld wordt dat, en op welke wijze de Rijnland Route ten koste gaat van woon- en leefgebieden langs het geplande tracé, in het bijzonder het woon- en leefgebied van onze leden. In de Nota van Antwoord op het O-PIP, bijlage 28, geeft de Provincie Zuid-Holland ons als reactie dat in de Toelichting alleen doel en aanleiding van een project kernachtig beschreven moeten zijn, zonder oog voor alle consequenties.

Deze reactie van de Provincie vinden wij onvolledig. Het hele project Rijnland Route heeft één belangrijk kenmerk: de bestuursorganen hebben de laatste tien jaar nadrukkelijk naar één resultaat toegewerkt: de Rijnland Route komt er op het volgens deze bestuursorganen vrij liggende tracé N11-west, zoals dat deze bestuursorganen voor ogen stond en niet anders. Groepen, zoals onze bewonersvereniging, die vanuit eigen expertise een andere afweging of inpassing voorstelden, via inspraak, zienswijzen dan wel in direct contact met deze bestuursorganen, zijn consequent genegeerd of hun argumenten gebagatelliseerd. Onder omwonenden, zoals onze bewonersvereniging, is het gevoel ontstaan niet serieus te worden genomen. Deze houding van de bestuursorganen heeft niets met hun beoordelingsvrijheid te maken en getuigt van het niet constructief opstellen als onze belangen in het geding zijn. De bestuursorganen handelen jegens ons in strijd met het fairplaybeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

#### 2. Woon- en leefklimaat

In onze zienswijze tegen het O-PIP hebben wij aangegeven dat de verbindingsweg A4-A44 ons woon- en leefklimaat op grove wijze aantast, doordat de Papenwegse polder wordt

doorsneden met een tunnel met dienstgebouwen, de westelijke tunnelmond en een auto-snelweg in verdiepte ligging. De woorden bewoner, overlast, gedupeerden en gezondheid komen in de plannen niet voor. De bestuursorganen maken nergens aannemelijk dat zij een aanvaardbaar woon-en leefklimaat willen realiseren. De Rijnland Route veroorzaakt geluids-overlast, luchtvervuiling en ontsiert een uniek polderlandschap. In de Nota van Antwoord op het O-PIP, bijlage 28, hebben wij hierop geen reactie gekregen. Hieronder gaan wij nader in op de onderwerpen gezondheid en inpassing. In punt 6 gaan wij nader in op geluid en in punt 7 op de luchtkwaliteit.

## 2a.Woon- en leefklimaat, gezondheid

In de verrichte gezondheidseffectscreening (GES), zie het Achtergrondrapport Gezondheid van 27 april 2012, bijlage 42, is aangegeven dat bij variant Zoeken naar Balans F (thans genoemd Rijnland Route) er sprake is van een toename van de gezondheidsscores met een slechte milieugezondheidskwaliteit. Wie dit specifiek betreft, op welke afstand van het tracé en wat de gevolgen voor onze gezondheid kunnen zijn van de nabijheid van een open bak en tunnelmond is niet onderzocht dan wel terug te vinden in de stukken die ter visie zijn gelegd. Wij achten dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

## 2b.Woon- en leefklimaat, inpassing Rijnland Route in Papenwegse polder

De inpassing van de Rijnland Route voor onze woningen bestaat volgens het Inpassingsplan bijlage 19 bij het PIP, uit een verdiepte ligging van de weg en een westelijke tunnelmond in de Papenwegse polder op ca. 200 m van onze woningen. Het situeren van de westelijke tunnelmond voor onze woningen is het directe gevolg van de boortunnel, die Voorschoten krijgt "om het bovengrondse landschap niet aan te tasten". Ons woon- en leefgenot worden door deze boortunnel echter zwaar belast met een open bak en een tunnelmond terwijl de Voorschotenaren (met gelijke afstanden tot de open bak uit eerdere planfasen) in hun woon- en leefgenot worden ontzien dankzij de boortunnel. Van de boortunnel komen de gecumuleerde uitlaatgassen in geconcentreerde vorm bij ons terecht. De rechtsongelijkheid die hierdoor ontstaat en de eenzijdige toedeling van de nadelen van deze weg aan onze straat en buurt is zonder enige onderbouwing gebleven in de stukken. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel en motiveringsbeginsel nu burgers in gelijke omstandigheden ongelijk behandeld worden als in de planvorming voorzien.

In de Nota van Antwoord op het O-PIP, bijlage 28, is ons slechts een antwoord gegeven onder verwijzing naar de standaardtekst, terwijl inwoners van Voorschoten een boortunnel krijgen nadat zij gewezen hebben op nadelige effecten voor hun woon- en leefomgeving. Wij wijzen ook al jaren op de nadelige gevolgen voor onze omgeving!

In onze zienswijze hebben wij ook gevraagd om een verlenging van de boortunnel tot aan het knooppunt Maaldrift (Ommedijk). Wij vinden dat de Provincie niet aannemelijk maakt dat de boortunnel niet verlengd kan worden tot dichtbij de A44, de enig effectieve en afdoende oplossing voor de milieueffecten voor onze straat en wijk. De Provincie hanteert zonder kostenberekening te geven het argument van de onevenredige kosten van die oplossing, terwijl de provincie de gezondheidseffecten van de westelijke tunnelmond en de open bak voor de vele bewoners langs het tracé onderschat en niet het gewicht geeft die dat verdient. Een verlenging van de boortunnel zou betekenen dat ook de Papenwegse polder als onvervangbaar weidevogelgebied behouden en gespaard blijft, met als nevengevolg dat veel minder kosten gemaakt hoeven te worden voor mitigerende en compenserende maatregelen

(zie onder punt 4). Wij vinden de afwegingen in dezen van de Provincie onredelijk en onevenwichtig en in strijd met het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

### 3. Landschapsplan

Wij hebben een zienswijze op het O-PIP ingediend tegen het mogelijk maken van “kleine ommetjes” vanuit de Stevenshof langs de Dobbewatering. Wij willen dat de Papenwegse polder intact blijft, want de ongereptheid (met het vee, de weidevogels, de hazen, de buizerds, de foeragerende lepelaars e.d.) is de unieke waarde van deze polder. Wij dringen erop aan dat het boerenlandpad onverhard wordt, het pad via een bermsloot gescheiden wordt van het overige weidevogelgebied, het alleen voor wandelaars en alleen buiten het weidevogelbroedseizoen wordt opengesteld, fietsers, ruiters en honden worden geweerd via ‘rasters en sluisen’, dat er ter minimalisering van de verstoring geen bankjes worden geplaatst en dat het pad zo laag mogelijk wordt gesitueerd en zo natuurvriendelijk / landschappelijk mogelijk wordt ingepast. Hoewel de Provincie in de Nota van Antwoord op het O-PIP ons tegemoet is gekomen in het sluiten van de ommetjes voor publiek in het broedseizoen willen wij dat gelet op onze statuten de Papenwegse polder intact en ongerept blijft.

Wij constateren dat de Provincie in het Landschapsplan de Rijnland Route, bijlage 19, eenzijdig beziet vanuit de toekomstige weggebruiker en niet vanuit de invalshoek van de bewoners, waaronder onze leden. De weggebruiker moet ‘rust’ ervaren, is een stelling in het Landschapsplan. Het Landschapsplan beschrijft niet hoe de westelijke tunnelmond met tunnelgebouw eruit gaat zien voor omwonenden en hoe de hinder ervan wordt gemitigeerd. Gelet op het gegeven dat het landschapsplan zich wél richt op de rust voor de weggebruiker, maar niet op de rust van de omwonenden, stellen wij dat ook op dit punt strijd is met het gelijkheidsbeginsel.

### 4. Natuurtoets

In onze zienswijze hebben wij de Provincie verzocht om het bosje aan de Nieuwe weg (noordelijk deel Papenwegse polder) te kappen voorzover noodzakelijk. In de Nota van Antwoord op het O-PIP, bijlage 28, heeft de Provincie ons gemeld dat het bosje waarin een buizerd nestelt en jaarrond verblijft, in zijn geheel blijft bestaan. In de Verbeelding bij het PIP hebben wij gezien dat de open bak dwars door dit bosje gaat, zodat wij de conclusie hebben getrokken dat de Provincie ons een verkeerd antwoord heeft gegeven.

Bij de stukken van het PIP zitten een mitigatie- en compensatieplan en een visie op mitigatie- en compensatiemaatregelen van oktober 2014. Het gaat om bijlagen 9 en 10 van het PIP. In deze stukken wordt vermeld dat met de verlenging van de boortunnel een groter deel van de Papenwegse polder als weidevogelgebied gespaard wordt. Dit zien wij als versterking van ons argument om de boortunnel nog verder te verlengen dan in het PIP thans het geval is, zie onder punt 2. Overigens zal het gebied dat definitief fysiek als weidevogelgebied verloren gaat veel groter dan 3 ha zijn doordat de grondverzetwerkzaamheden tijdens de aanleg grote delen van de polder definitief ongeschikt zullen maken vanwege de verstoring en vernieling van de bestaande (gunstige) bodemstructuur. Wij stellen hierbij nogmaals dat wij de afwegingen in dezen van de Provincie onredelijk en onevenwichtig vinden en in strijd met het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

## 5. Verkeersberekeningen

In onze zienswijze hebben wij gesteld dat een onderzoek met daarin de gedetailleerde uitkomsten van het geactualiseerde verkeersmodel ontbreekt en daarop hebben wij in de Nota van Antwoord op het O-PIP gelijk gekregen. Het geactualiseerde onderzoek is nu wel beschikbaar. Wij betreuren het feit dat we pas in de beroepsfase meer duidelijkheid krijgen over de cijfers en deze kunnen inzien en beoordelen. Wij vinden deze handelswijze van de Provincie in strijd met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel. Voor het overige sluiten wij ons nadrukkelijk aan bij het beroepschrift van de wijkvereniging Wijkraad Stevenshof.

### Verkeersontsluiting wijk Stevenshof via aansluiting Leiden-Zuid

In onze zienswijze hebben wij gesteld dat deze verslechtert doordat de bestaande aansluiting Leiden-Zuid op de A44 (voor verkeer richting Wassenaar/Den Haag) en de oostelijke parallelweg langs de A44 vervallen in het plan. De gevolgen daarvan voor de voorziene 5000 mvt/etmaal die de provincie voor 2030 berekent zijn dat er dagelijks 6 km omgereden moet worden via knoop Leiden-West. Uit een professioneel uitgevoerde en gemonitorde testrit van onze leden blijkt dat dat gecumuleerd ca. 1200 km per jaar extra omrijden kost, met voor alle automobilisten uit onze wijk ca. 6 miljoen euro extra kosten/jaar. In de stukken noch in het MER wordt aan dit directe gevolg van de gekozen variant F enige aandacht gegeven. In de Nota van Antwoord op het O-PIP, bijlage 28, staat de reactie dat de bereikbaarheid van Wassenaar een beperkte groep mensen betreft en daardoor geen aanpassing van het PIP nodig maakt. Dit miskent de onderbouwde gevolgen voor een bredere groep bewoners en bedrijven (ook het vrachtverkeer moet omrijden!) en maakt eens te meer duidelijk, dat onze redelijke belangen – ook al gebruikers van de bestaande aansluiting - het onderspit delven tegen andere (niet gedefinieerde of onderbouwde) belangen. Wij constateren dat enige vorm van herkomst/bestemmingsonderzoek in deze besluitvorming c.q. onderbouwing ontbreekt. Wij stellen dat er sprake is van strijd met het evenredigheidsbeginsel.

## 6. Geluid

In punt 2 hebben wij kort aangegeven geluidsoverlast te gaan ervaren van de nieuw aan te leggen verbinding A4-A44 (N434). Onze leden krijgen straks niet alleen te maken met geluidsoverlast afkomstig van de A44 maar ook van de nieuw aan te leggen verbinding A4-A44 inclusief de tunnelmond. In de geluidsonderzoeken komen de woningen van onze leden niet voor.

Wij onderschrijven in deze volledig het beroepschrift van de wijkvereniging Wijkraad Stevenshof. De geluidsonderzoeken bij het MER tweede fase en Tracébesluit A44 maken ons ook niet duidelijk of de gehele nieuwe verbinding A4-A44, inclusief knooppunt Maaldrift, aangeduid wordt als 'nieuw aan te leggen weg' of als een reconstructie (aanpassing) van de A44. Laatstgenoemd onderzoek neemt nog een substantieel deel van de nieuw aan te leggen verbinding mee: ca. 500 meter tussen de grens van het inpassingsplan en de huidige weg van de A44. De woningen van onze leden vallen daarmee onder de reconstructie van de A44. Wij stellen in navolging van de wijkraad ook dat alle plandelen die de aanleg van de verbinding A4-A44 mogelijk maken onmogelijk als te reconstrueren weggedelen kunnen worden aangeduid, omdat de knoop Maaldrift/Ommedijk wordt aangelegd om de aansluiting op de A44 mogelijk te maken (en niet omdat de A44 wordt gereconstrueerd) en omdat de verkeersgroei van de A44 wordt veroorzaakt door de verkeer aantrekkende werking van de verbinding A4-A44 (en niet door een autonome verkeersgroei). De gevolgen hiervan zijn dat

voor onze woningen niet de voorkeursgrenswaarde voor geluid (50dB) als plafondwaarde wordt gehanteerd maar de heersende geluidsbelasting ten gevolge van de A44, die vele decibellen hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde.

Met de wijkvereniging zijn ook wij van mening dat de Rijnlandroute moet worden aangemerkt als een geprojecteerde (rijks)weg in het kader van art. 11.17 Wm en er moet daarmee sprake zijn 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) moet daarmee mogelijk zijn op grond van de Wet milieubeheer. Om dezelfde reden is het onjuist om de bestaande geluidsbelasting van de A44 als plafondwaarde te hanteren voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44. Dat laatste is behalve onjuist ook nog eens onredelijk: onze woningen in de Stevenshof ondervinden immers overlast van twee infrastructuurassen: de bestaande A44 en de nieuwe verbindingsweg. De geluidsoverlast van beide assen dient zoveel mogelijk te worden beperkt, niet uitsluitend die van de A44.

Wij stellen dat de Wet Geluidhinder voor de gehele nieuwe verbindingssas geldt en niet uitsluitend voor dat deel dat onder het inpassingsbesluit mogelijk wordt gemaakt. Het gaat immers over een en dezelfde nieuw aan te leggen verbinding.

Wij constateren dat zowel de aanduiding van de nieuwe weg N434 als te reconstrueren wegdeel in het kader van de Tracéwet alsook het vaststellen van de geluidsproductieplafonds voor deze nieuwe weg volgens de Wet milieubeheer derhalve onrechtmatig is

Onze leden worden hierdoor benadeeld omdat de omvang van te nemen geluidsmaatregelen om overlast van de N434 te beperken te laag is bepaald. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

## 7. Luchtkwaliteit

Wij hebben in onze zienswijze tegen het O-PIP aangegeven, dat wij de berekeningen van de provincie van de luchtvervuiling langs de open bak en rond de tunnelmond ter hoogte van onze woningen ondoorzichtig en ongeloofwaardig vinden. Wij missen daarbij ook een duidelijk beeld over het voldoen aan de normen nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) niet meer van kracht is.

De Provincie stelt, dat er geen wettelijke verplichting is om de luchtkwaliteit nabij tunnelmonden te onderzoeken. Gelet op de directe nabijheid van de westelijke tunnelmond tot onze woningen vinden wij dit standpunt niet vol te houden. Zeker gezien de windrichting die veelal uit zuid- tot noordwestelijke richtingen waait.

In de Nota van Antwoord op het O-PIP, bijlage 28, wordt onze zienswijze op dit punt door de Provincie met een standaard-antwoord afgedaan. Het situeren van de westelijke tunnelmond heeft een significant effect op de luchtkwaliteit: waar eerst de luchtverontreiniging gelijk werd verdeeld over het gehele tracé door Voorschoten en langs de Stevenshof, wordt deze nu geconcentreerd uitgestoten bij de tunnelmond zeer nabij onze woningen. Wij vinden met name dat een beter onderzoek naar de luchtkwaliteit nabij de westelijke tunnelmond dient te worden uitgevoerd, waarin beter rekening gehouden wordt met de emissie-verhogende praktijkcondities, zoals het helling-op rijden met vollastverrijking en met hogere snelheden dan waarvan de provincie blijkbaar is uitgegaan. Voor tunnelmond-emissies bestaan geen betrouwbare modellen, terwijl de Provincie zelf in haar afwijzing indertijd van de "Churchill Avenue" variant juist veel gewicht gehecht heeft aan de hogere emissies rond

tunnelmonden. Wij vinden dat meten met twee maten en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wij verzoeken u de StAB het onderzoek over de luchtkwaliteit en de conclusies daaromtrent onder de loep te doen nemen.

#### 8. Gevaarlijke stoffen-route

Bij de verbindingsweg A4-A44 wordt gesteld dat het groepsrisico toeneemt. Omdat een nieuwe weg ontstaat, is verantwoording over dit groepsrisico verplicht conform de regeling Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, zie bijlage 13 van het PIP. Deze verantwoording is in een separate rapportage uitgewerkt, zie bijlage 14 van het PIP. In deze rapportage wordt gesteld dat het groepsrisico nabij de verbindingsweg A4-A44 toeneemt (wij vallen ruim binnen de groepsrisico-contouren, zie fig. 3.1!) maar 'ver onder de normen' blijft. In dit rapport worden alleen de bewoners van Voorschoten genoemd. Wij inwoners van de Stevenshof, waaronder vooral onze leden, en (wandellende) mensen in de nabijheid van de bak in de Papenwegse polder zijn buiten beschouwing gebleven. Wij vinden het rapport niet volledig, omdat wij het risico voor onze veiligheid niet in het rapport terug zien. Wij vinden dat er daarom strijd is met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

Over dit punt hebben wij ook een zienswijze ingediend tegen het O-PIP. In de Nota van Antwoord, bijlage 28, wordt onze zienswijze op dit punt door de Provincie in het geheel niet beantwoord. Er is sprake van strijd met het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.

#### 9. Waardevermindering woningen

Onze leden worden door het PIP onevenredig hard in hun belangen getroffen en wij zien ook onze woningen in waarde verminderen. Wij moeten deze waardevermindering ondergaan zonder dat een belangenafweging heeft plaatsgevonden. Onze eigendomsrechten worden geschonden zonder dat er sprake is van compensatie door de bestuursorganen.

#### 10. Communicatie

Onze bewonersvereniging is op 15 november 2013 opgericht en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Wij hebben deze vereniging opgericht om de onderlinge banden te verstevigen met diverse activiteiten en om ons doel (behoud van onze fijne woon- en leefomgeving) formeel vast te leggen. Onze vereniging was er helaas in mei 2014 toe genoodzaakt voor het eerst een zienswijze in te dienen en dat was tegen het PIP. Daarna hebben wij een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit A44. Diverse leden hebben in de periode 2008 – 2013 ook al zienswijzen ingediend. Chronologisch gaat het om de onderstaande zienswijzen:

<b>Product</b>	<b>Datum zienswijze</b>	<b>Reactie van overheden op zienswijze bewonersvereniging c.q. leden</b>
OTB A44	juni 2014	Geen, alleen een bevestiging van ontvangst.
O-PIP	6 mei 2014	Nota van Antwoord O- PIP, bijlage 28, 8 standaard-antwoorden, 7 concrete antwoorden
VO-PIP en MER 2 <sup>e</sup> fase	2 september 2012	Niet aangetroffen, had moeten staan in Nota van Antwoord
MER 1 <sup>e</sup> fase	24 april 2010	Niet aangetroffen, had moeten staan in de Nota van Beantwoording aanvullende richtlijnen MER 2 <sup>e</sup> fase d.d.15 september 2010
Structuurvisie Leiden 2025	12 augustus 2009	Nota van Beantwoording d.d. 18 oktober 2009

Startnotitie MER RLR	28 januari 2009	Antwoord in Richtlijnen voor MER Rijnland Route d.d. 27 mei 2009
Ontwerp streekplan herziening As Leiden-Katwijk	7 juli 2008	Niet aangetroffen, had moeten staan in Nota van Beantwoording van 7 oktober 2008

Onze conclusie kan niet anders zijn dan dat de bestuursorganen alleen in geval van het O-PIP de moeite hebben genomen zienswijzen te beantwoorden. Bij eerdere zienswijzen is hetzij niet gereageerd, hetzij het antwoord niet in concrete bewoordingen terug te vinden. Wij zien hierin een patroon dat inhoudt dat de bestuursorganen niet correct informeren en reageren op zienswijzen. Dit vinden wij in strijd met het motiveringsbeginsel.

Een volgend punt is dat de planproducten bestaan uit een grote hoeveelheid documenten en bijlagen, die gedurende termijnen van zes weken gelezen en beoordeeld moesten worden. Het is meermalen voorgekomen dat documenten gedurende perioden digitaal niet beschikbaar bleken. Pas na verzoeken hiertoe werden door het bestuursorgaan verbeteringen aangebracht. Ook dit vinden wij schending van het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.

#### 11. Opleveringstoets

In onze zienswijze hebben wij aangegeven dat een milieuopleveringstoets noodzakelijk is. Hiermee dient na eventuele realisatie gemeten te worden in hoeverre aan voorspelde effecten/normen, zoals op het gebied van geluid en luchtverontreiniging, ook in de werkelijkheid wordt voldaan. Hieruit kunnen zo nodig extra (inpassings)maatregelen voortvloeien. In de Nota van Antwoord wordt hierop een zeer onvolledig antwoord gegeven. Met verwijzing naar bijlage 2 Compensatie van het ongeschikt gemaakte weidevogelgebied en Opleveringstoets moeten wij concluderen dat ook in de Regels van de PIP een opleveringstoets had moeten worden opgenomen naar analogie met het PIP verweven tracébesluiten A44 en A4. Hier is sprake van strijdigheid met het zorgvuldigheids-, het motiverings- en het vertrouwensbeginsel.

#### 12. Gevraagde uitspraak van de Raad van State

het verzoek:

- het PIP Rijnland Route te vernietigen voor zover het de nieuwe verbinding betreft tussen de A4 en de A44,
- de andere PIP-onderdelen (de zogenaamde no-regretmaatregelen) intact te laten en
- te gelasten, dat die andere PIP-onderdelen nu zo snel mogelijk worden uitgevoerd,
- de StAB onderzoek te laten verrichten naar de luchtkwaliteit in de Papenwegse polder en in het bijzonder nabij de westelijke tunnelmond.

Hoogachtend,

Claudine Kranenburg,  
Voorzitter

Ester Reniers,  
Secretaris