

Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.

Charlotte Köhlerpad 19

2331 KH LEIDEN

Leiden, 23 februari 2015

Betreft: Beroepschrift tegen het Tracébesluit A44 RijnlandRoute zoals vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu op 17 december 2014.

Geachte Raad van State,

Hierbij dient de bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad en omgeving haar beroepschrift in tegen het Tracébesluit A44 RijnlandRoute (dossiernummer DOS-2010-0022528).

Indien de Raad van State besluit om deze plannen af te keuren verzoeken wij om de zogenaamde 'no regret' maatregelen hierop uit te zonderen.

De bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o. vertegenwoordigt bewoners aan de rand van de Stevenshof tussen de A44 en de Schenkmolen. De bewoners zijn direct belanghebbende en worden in het bijzonder getroffen door de oprit naar de A44.

De bewonersvereniging is geregistreerd onder nummer 55336035 in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel te Leiden.

De vereniging heeft ten doel het in algemene zin behartigen van de belangen der leden, met name:

- a) het behouden en bevorderen van een aantrekkelijke, gezonde en veilige woon- en leefomgeving in en om het werkgebied van de vereniging, in ruime zin;
- b) behoud en herstel van natuur- en cultuurwaarden in het omliggende gebied (polders, parken, landgoederen, fiets- en wandelpaden, waterwegen en vaarroutes, recreatievoorzieningen e.d.) in de ruimste zin des woords, voor zover daarin activiteiten en ontwikkelingen plaatsvinden die op het gebied van het leefmilieu, de natuurwaarden of het landschap gevolgen kunnen hebben voor het werkgebied van de vereniging
- c) behoud van het landelijke uitzicht
- d) behartiging van de belangen van de bewoners (in algemene zin) daarbij.

Relatie met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute.

Door de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg te verdelen over drie afzonderlijke procedures waarvoor deels de Minister (in het kader van de Tracéwet), en deels Provinciale Staten (in het kader van de Wro) bevoegd gezag zijn, wordt effectief bezwaar en beroep voor belanghebbenden ernstig gehinderd.

Immers, een succesvol beroep op een van de besluiten dat leidt tot schorsing of vernietiging van (een deel van) dat besluit, heeft geen juridische doorwerking op andere besluiten. Terwijl toch wel degelijk een dergelijk beroep kan veroorzaken dat óók (onderdelen van) die andere besluiten onuitvoerbaar – en daarmee onrechtmatig – worden. Indien de voorgenomen activiteiten waren gebundeld in een enkelvoudig besluit, zouden álle onderdelen waarvoor een succesvol beroep zou gelden gelijktijdig worden geschorst of vernietigd.

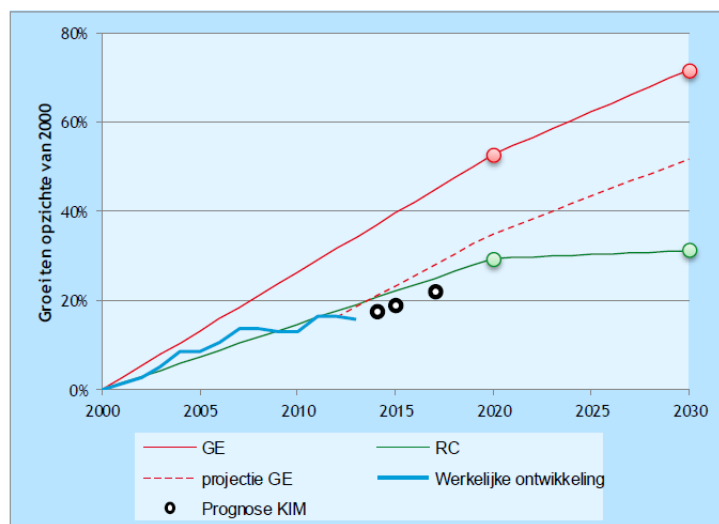
Voor de betrokken bestuursorganen had het – met een beroep op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur – primair op hun weg gelegen om een dergelijke situatie te voorkomen en – bijvoorbeeld – niet een afzonderlijk provinciaal inpassingsplan vast te stellen ingevolge de Wro en afzonderlijke Tracébesluiten vast te stellen ingevolge de Tracéwet, maar van hun bevoegdheid gebruik te maken de provinciale en rijksonderdelen van de nieuwe verbinding op te nemen in een overkoepelend Rijksinpassingsplan ingevolge de Wet ruimtelijke ordening.

Nu dit niet is gedaan stellen wij dat de bestuursorganen alsnog een overkoepelend Rijksinpassingsplan dienen op te stellen voor tenminste de nieuwe verbinding A4-A44, inclusief de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet, en stellen wij voorts dat de bestreden besluiten (het provinciaal inpassingsplan en de tracébesluiten) dienen te worden vernietigd voor zover zij thans genoemde nieuwe verbinding en aansluitingen mogelijk maken.

Verkeersprognoses

Uit zowel de Mobiliteitsmonitor 2013 van het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) als het rapport ‘Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig’ van CE Delft (2013) blijkt dat de werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang ver achterblijft bij het GE-scenario, en zich momenteel ontwikkelt op of onder het ‘lage groei’ WLO-scenario ‘Regional Community’ (RC). Ook 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 waarmee het bestuursorgaan nu rekt. Het uitsluitend baseren van het besluit op prognoses die gebaseerd zijn 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 Publieksrapportages Rijkswegennet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

Gevolg hiervan is dat de verkeersprognoses voor 2030 op basis waarvan het bestuursorgaan de noodzaak van de Rijnlandroute onderbouwt structureel veel te hoog zijn en daarom niet zonder meer gebruikt kunnen worden om die noodzaak aan te tonen.

Het bestuursorgaan beroept zich op een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving uit 2010, waarin gesteld wordt dat vooralsnog de gevolgen van de economische recessie nog binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's blijven, en dat deze dus nog steeds geldig zijn voor onderbouwing van beleid. Al uit bovenstaand diagram blijkt dat rond 2010 de feitelijke ontwikkeling van het verkeer onder het laagste groeiscenario is komen te liggen. Wij constateren dat dit rapport uit 2010 inmiddels is achterhaald door de feiten. Bovendien stellen wij dat het – gezien die lage groei – het op de weg van het bestuursorgaan had gelegen om niet het hoogste scenario te hanteren, maar juist het lage of een gemiddeld scenario. Daarmee zou de besluitvorming gebaseerd zijn op reële prognoses, en niet op een inmiddels onrealistisch scenario.

Het niet betrekken in de besluitvorming van de consequenties van uitgestelde of uitblijvende groei is uitermate onzorgvuldig.

Wij stellen dat het bestuursorgaan onvoldoende heeft onderzocht wat de gevolgen voor het besluit zijn van een structureel lagere verkeersprognose dan die waarmee het besluit nu wordt onderbouwd. In de eerste plaats hadden zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel moeten zijn van de besluitvorming. In de tweede plaats had het bestuursorgaan niet alleen gebruik moeten maken van globale toekomstscenario's, maar eveneens de feitelijke ontwikkeling van het verkeer in de besluitvorming moeten meewegen. Nu daar geen sprake van is constateren wij dat de aan het besluit ten grondslag liggende onderzoeken niet de juiste dan wel onvolledige informatie bevatten om tot een evenwichtig besluit te kunnen komen. In het bijzonder kan op basis van de beschikbare informatie niet boven twijfel worden geconcludeerd dat aanleg van een nieuwe verbinding A44-A4 noodzakelijk is. Het is juist dit onderdeel van het besluit dat de belangen van de Bewonersvereniging, namelijk het welzijn van de bewoners, het meest aantast. Wij stellen dan ook dat het besluit voor zover het aanleg van deze nieuwe verbinding mogelijk maakt dient te worden vernietigd.

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.

Het besluit projecteert de verbinding A4-A44 (incl. de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet) 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. Door een wijziging van de grenzen van het plan ten opzichte van het ontwerpbesluit is daarbij gekomen dat nu ook een deel van de wijkontsluitingsweg Hadewychlaan ter hoogte van knooppunt Ommedijk binnen de plangrenzen is komen te liggen. Zó dicht dat een acceptabele inpassing van de nieuwe infrastructuur daar niet meer tot de mogelijkheden behoort en de bewoners van de Vera Bondamstraat en het Charlotte Köhlerpad nog meer hinder ondervinden dan ze nu al doen. Tevens is door deze wijziging een adequate noodzakelijke ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan niet gegarandeerd.

Over de beantwoording door het bestuursorgaan dient te worden opgemerkt dat verkeer dat gebruik maakt van de enig overblijvende directe functionele wegverbinding (namelijk de westelijke parallelweg) tussen de Stevenshof en Wassenaar hier volkomen onterecht wordt aangemerkt als 'sluipverkeer'. Daarmee geeft het bestuursorgaan aan dat de kern van onze zienswijze, namelijk de noodzaak van een goed functionerende directe verbinding tussen de Stevenshof en Wassenaar als volwaardige vervanging van de huidige aansluiting op de A44 richting Wassenaar, niet is begrepen.

Luchtverontreiniging

Het bestuursorgaan toetst in al haar onderzoeken aan de hand van nationale 'abstracte' normering. Deze leiden volgens het bestuursorgaan niet tot sterk afwijkende bevindingen. Deze normering mondt

uit in een saldering van de milieueffecten. Deze saldering heeft tot gevolg dat een geringe verbetering (van slecht tot matig, van matig naar neutraal, of van neutraal naar redelijk) van het leefmilieu voor een groot aantal gevoelige bestemmingen in het studiegebied uitgemiddeld wordt met een aanmerkelijke verslechtering voor een klein aantal gevoelige bestemmingen (van goed of zeer goed naar slecht of zeer slecht).

Het bestuursorgaan 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 het bestuursorgaan geen rekening houdt met de heersende windrichting en accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44. Het bestuursorgaan heeft in de Nota van Antwoord Ontwerp Inpassingsplan (Verkeer) geen antwoord gegeven op vragen m.b.t. dit specifieke gedeelte van het traject.

Luchtbehandelinginstallaties Charlotte Köhlerpad en omgeving

De woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omgeving zijn voorzien van een uniek luchtverwarmingssysteem. Op het dak van de woningen bevindt zich een luchtinlaat die het uitgekiende circulatiesysteem in alle vertrekken van verse lucht voorziet (24 uur per dag). Uitgerekend deze woningen liggen het dichtst op de aansluiting met de A44. Gezien de heersende windrichting, de helling in de aansluiting en optrekkend verkeer van 80 naar 120 km per uur (met bijbehorende toename emissie van schadelijke stoffen) zal onze gezondheid in toenemende mate worden geschaad.

In de thematische beantwoording in de Nota van Antwoord Ontwerp Inpassingsplan (Luchtkwaliteit) wordt niet ingegaan op de hiervoor vermelde problematiek. Controle achteraf op toename van emissie van schadelijke stoffen is niet mogelijk omdat de gemeente Leiden bij monde van wethouder Strijk heeft geweigerd een nulmeting m.b.t. fijnstof te laten uitvoeren. De bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o. verzoekt het bevoegde bestuursorgaan de nulmeting te laten plaatsvinden.

Geluidshinder

In onze zienswijze hebben wij aangegeven dat in de geluidsonderzoeken behorende bij de MER tweede fase de gehele nieuwe verbinding A4-A44, inclusief knooppunt Maaldrift behandeld wordt als 'nieuw aan te leggen weg', en niet als reconstructie (aanpassing) van een bestaande weg. Daarentegen behandelt het geluidsonderzoek in het kader van de TB 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 TB/PIP-grens en de huidige weg van de A44). Het gaat hierbij overduidelijk om de 'aanleg van een nieuwe provinciale verbinding'. Bij reconstructie gelden andere (hogere) normen voor geluid dan voor nieuwe aanleg. Wij vragen het bestuursorgaan 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 PIP wordt geconstateerd dat voor de nieuwe verbinding A4-A44 niet de Wet milieubeheer, maar de Wet geluidshinder dient te worden toegepast: “De nieuwe verbindingsweg tussen de 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 PIP mogelijk wordt gemaakt: het gaat immers over een en dezelfde nieuw aan te leggen verbinding. Wij verzoeken het bestuursorgaan 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. Derhalve stellen wij dat de omvang van de te nemen geluidsmaatregelen te laag is bepaald.

Groene corridor/weidevogelgebied/leefomgeving

Bij de vaststelling van het Tracébesluit constateerde de Bewonersvereniging dat transparante geluidsschermen geprojecteerd waren i.p.v. een aarden wal. De bewonersvereniging vindt het een evident verschil of ze tegen een geluidsscherm aankijkt of tegen een aarden wal. De vereniging heeft niet kunnen vaststellen op basis waarvan hiervoor gekozen is.

In onze zienswijze hebben wij aangedragen dat aanleg van de Rijnlandroute in strijd is met provinciaal beleid, vastgelegd in structuurvisie en ruimtelijke verordening, dat beoogt gebieden met bijzondere kwaliteit en specifieke waarden te vrijwaren van gebiedsvreemde ontwikkelingen. In de beantwoording geeft het bestuursorgaan slechts aan dat het gebied zoveel mogelijk wordt ontzien, met als bouwstenen inpassing, mitigatie en/of compensatie.

In de toelichting op zijn Visie Ruimte en Mobiliteit schrijft het bestuursorgaan (pag. 17-18): “Een relatief klein aantal gebieden met bijzondere kwaliteit behoort tot categorie 1. De reden is dat ze zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar zijn, dat de instandhouding en mogelijke verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen. (...) Ze leveren een substantiële bijdrage aan het toeristisch profiel en het leef- en vestigingsklimaat in de provincie. Ruimtelijke ontwikkelingen in en direct grenzend aan deze categorie ‘gebieden met bijzondere kwaliteit’ zijn alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan deze kwaliteit. (...) Gebieden met een specifieke waarde vallen in de categorie 2 als zij landschappelijke, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, als de specifieke waarden behouden blijven, naast de generieke bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.”

Het groene gebied grenzend aan de Stevenshof is zowel als beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) als beschermingscategorie 2 (weidevogelgebied, groene buffer) aangeduid. De nieuwe verbindingsweg A44-A4 wordt hier dwars doorheen aangelegd.

Wij stellen dat het bestuursorgaan met het eigen beleid als uitgangspunt in de eerste plaats had moeten voorkomen dat het gebied werd aangetast, en dat het eigen beleid – zeker voor gebieden met beschermingscategorie 1 – onverkort had moeten worden uitgevoerd. Het slechts nemen van inpassende, mitigerende en compenserende maatregelen moet onvoldoende worden geacht voor gebieden die “zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar zijn, dat de instandhouding en mogelijke verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen” en waarvoor ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk zijn “voor zover ze bijdragen aan deze kwaliteit.”

De aanleg van de Rijnlandroute betreft een gebiedsvreemde grootschalige ontwikkeling in de vorm van de aanleg van een geheel nieuwe provinciale weg. Die nieuwe weg leidt tot een structurele

verandering van het gebied, die niet te verenigen is met de provinciale doelstelling tot het in stand houden en verder ontwikkelen van deze bijzondere, waardevolle en kwetsbare waarden en die eveneens niet bijdraagt aan de kwaliteit van het gebied.

Het bestuursorgaan kan niet in redelijkheid besluiten om gebieden die in beschermingscategorie 1 en 2 zijn aangeduid aan te tasten of te vernietigen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe verbinding A44-A4. Dit sluit naadloos aan bij de doelstellingen zoals deze zijn vastgelegd in de statuten van de Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.

Tot zover ons beroepschrift tegen het Tracébesluit RijnlandRoute.

Namens de bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.,

hoogachtend,

Manus Oltheten, voorzitter

Gerty Hendriks, secretaris

Factuurgegevens Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o:

Bankrekening: NL66INGB0002727248
Ten name van: MHA Landsmeer-Linthorst e/o AJ Landsmeer
Adres: Charlotte Köhlerpad 19
2331 KH Leiden
KvK: 55336035

BIJLAGEN

- Bijlage I Statuten Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.
- Bijlage II Zienswijze OPIP RijnlandRoute 2014 - Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.
- Bijlage III Zienswijze OTB A44 RijnlandRoute 2014 - Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.
- Bijlage IV Nota van Antwoord Ontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute en ontwerp hogere waardenbesluit RijnlandRoute (pag 19 t/m 38 Hoofdstuk 3 Thematische beantwoording)
- Bijlage V Nota van Antwoord Ontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute en ontwerp hogere waardenbesluit RijnlandRoute (pag 98 t/m 102 Hoofdstuk 4.2.31 Specifieke beantwoording)