

Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Maaïke Heringa-Spierings

Charlotte Köhlerpad 39

2331 KH LEIDEN

Leiden, 23 februari 2015

Betreft: Beroep tegen het besluit over de Rijnlandrouteplannen

Geachte Raad van State,

Hierbij teken ik namens mijn gezin beroep aan tegen het besluit over de RijnlandRouteplannen, te weten tegen het Tracébesluit A44 (besluit Minister van Infrastructuur en Milieu dd.17 december 2014) en het Provinciaal inpassingsplan RijnlandRoute (besluit Provinciale Staten dd. 10 december 2014). Wij zijn de bewoners van het Charlotte Köhlerpad 39 en zijn daarmee direct belanghebbend.

Hierbij verzoek ik de beroepen van:

- de Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad en omgeving;
- de Wijkraad Stevenshof;
- de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

te beschouwen als mede deel uitmakend van mijn beroep.

### **Inleidende woorden**

Er zijn een aantal redenen waarom ik me niet met het besluit kan verenigen. In het algemeen ben ik van mening dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute niet is aangetoond. Er wordt uitgegaan van subjectieve verkeersprognoses en te ambitieuze woningbouwprognoses. Er wordt geen rekening gehouden met het ontmoedigen en verminderen van woonwerkverkeer en het stimuleren van Openbaar Vervoer in deze regio. Daarmee wordt de noodzaak voor een Rijnlandroute weggehaald. In mijn zienswijzen heb ik aangegeven dat ik het zeer onverstandig vind en onverantwoord naar onze kinderen toe om een schitterende, eeuwenoude en natuurwaardevolle polder te vernietigen voor een weg die marginaal gebruikt zal gaan worden. Zeker in een tijd van schaarse middelen lijkt het me dat er voor grofweg 1 miljard euro meer duurzame en waardevolle investeringen te bedenken zijn voor Nederland. Hieronder volgt een opsomming van de afzonderlijke redenen waarom ik me niet kan verenigen met het besluit, met een toelichting.

### **Drie afzonderlijke procedures is bijna niet te volgen voor een “normale” burger**

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 alle onderdelen waarvoor een succesvol beroep zou gelden gelijktijdig worden geschorst of vernietigd.

Voor mij betekende het bijvoorbeeld dat ik twee zienswijzen heb ingediend. Ik heb bijna een jaar na dato, in een brief van 10 februari j.l. van de provincie Zuid-Holland een antwoord gekregen op mijn zienswijze van 4 mei 2014. Dit is tekenend voor de gehele procedure waarbij snelheid belangrijker is gebleken dan nauwkeurigheid.

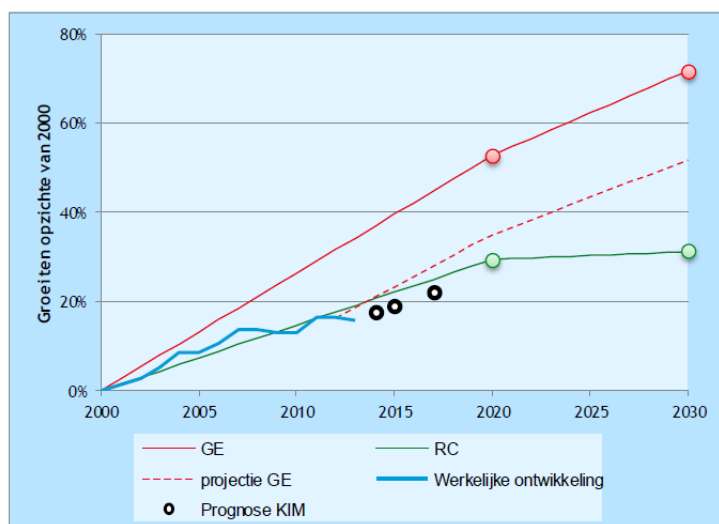
Voor de betrokken bestuursorganen had het – met een beroep op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur – primair op hun weg gelegen om een dergelijke situatie te voorkomen en – bijvoorbeeld – niet een afzonderlijk provinciaal inpassingsplan vast te stellen ingevolge de Wro en afzonderlijke Tracébesluiten 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 stel ik 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 stel ik 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.

### De gebruikte verkeersprognoses zijn te hoog

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 rekent. 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 PBL uit 2010, waarin gesteld wordt dat voornamelijk 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. Ik constateer dat dit rapport uit 2010 inmiddels is achterhaald door de feiten. Bovendien stel ik 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.

Ik stel 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 constateer ik 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 het welzijn van mij als bewoner, het meest aantast. Ik stel dan ook dat het besluit voor zover het aanleg van deze nieuwe verbinding mogelijk maakt dient te worden vernietigd.

### **De verkeersafwikkeling voor de hele Stevenshof verslechtert**

De verkeersontsluiting van de wijk Stevenshof via Leiden-Zuid op de A44 wijzigt in mijn 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. Hetgeen voor mij erg vervelend is omdat ik in Wassenaar werkzaam ben.

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 de adequate noodzakelijke ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan niet gegarandeerd.

Over deze 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.

### **Nog meer last van luchtverontreiniging door de RijnlandRoute**

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).

U 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 ik ben van mening dat ik als bewoner van het Charlotte Köhlerpad 39 onevenredig zwaar worden getroffen door geluidbelasting, luchtvervuiling etc. Als voorbeelden noemen ik 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.

### **Ongezonder binnenklimaat door speciale luchtbehandelinginstallatie**

Mijn woning aan het Charlotte Köhlerpad is voorzien van een uniek luchtverwarmingssysteem. Op het dak van mijn woning bevindt zich een luchtinlaat die het uitgekende circulatiesysteem in alle vertrekken van verse lucht voorziet (24 uur per dag). Uitgerekend mijn woning ligt 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 de gezondheid van mijn gezin en mij in toenemende mate worden geschaad.

In de thematische beantwoording in de Nota van Antwoord Ontwerp Inpassingsplan (Luchtkwaliteit) wordt helaas niet ingegaan op onze hiervoor specifiek vermelde problematiek. Controle achteraf op toename van emissie van schadelijke stoffen is niet mogelijk omdat de gemeente Leiden namens wethouder Strijk heeft geweigerd een nulmeting m.b.t. fijnstof te laten uitvoeren. Ik verzoek hierbij in elk geval de nulmeting te laten plaatsvinden.

### **Nog meer last van geluid door RijnlandRoute**

In mijn zienswijze heb ik aangegeven dat in de geluidsonderzoeken behorende bij het 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 nieuwe 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. Ik vraag 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 verbinding tussende 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 nieuwe aan te leggen weg getoetst aan de Wet geluidshinder" (Achtergrondrapport geluid O-PIP, p. 20). Het lijkt me 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 nieuwe aan te leggen verbinding. Ik verzoek 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 ik als bewoner van het Charlotte Köhlerpad 39 zit op de eerste rang wat betreft last hebbend van het optrekkend verkeer van 80 naar 120 km/u in de aansluiting naar de A44. Derhalve stel ik dat de omvang van de te nemen geluidsmaatregelen te laag is bepaald.

### **Woongenot vermindert en uitzicht vervuult door komst van de RijnlandRoute**

Wij als bewoners van het Charlotte Köhlerpad 39 zullen extra veel last krijgen van de aanleg en het gebruik van de Rijnlandroute. We wonen namelijk enorm dichtbij de geplande weg. Onze tuin is gesitueerd aan de voorzijde en door de komst van de Rijnlandroute zullen we onze tuin niet meer kunnen gebruiken zoals we dat nu doen. Door de geplande aanleg van de RijnlandRoute zal ons mooie uitzicht op de polder verdwijnen. Ook zal er op de hoogte van onze woning meer last zijn van geluid en fijnstof doordat er meer vaart gemaakt zal worden om van 80 naar 120 km per uur te gaan. Er zal veel overlast van fijnstof boven de toegestane waarden ontstaan, hetgeen onze gezondheid zal schaden. De geluidsoverlast zal boven de toegestane waarden komen hetgeen zeer schadelijk is voor onze gezondheid en erg irritant is.

Het uitzicht zal veranderen van een polder met vogels, koeien en schapen in een rijksweg met geluidsschermen, verlichting, vrachtwagens en auto's. Bij de vaststelling van het Tracébesluit constateerde ik dat transparante geluidsschermen geprojecteerd waren i.p.v. een aarden wal. Mijns inziens is het een evident verschil of ik tegen een geluidsscherm aankijk of tegen een aarden wal. Liefst zien we geen weg/ auto's/ verlichting maar kijken we tegen een aarden wal en struiken / bomen aan. Ik heb niet kunnen vaststellen op basis waarvan gekozen is voor een transparant geluidsscherm.

### **Verlies groene corridor / weidevogelgebied**

In onze zienswijze heb ik 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 ander 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 gebied grenzend aan de Stevenshof is aangeduid als zowel in beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) als beschermingscategorie 2 (weidevogelgebied, groene buffer). De nieuwe verbindingsweg A44-A4 wordt dwars hier 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 ander 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, niet-ondertunnelde provinciale weg. Die nieuwe weg leidt tot een structurele verandering van het gebied, die niet te verenigen is met de provinciale doelstelling tot het instandhouden 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 beschermingscategorie 1 en 2 zijn aangeduid aan te tasten of te vernietigen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe verbinding A44-A4.

Tot zover mijn beroepschrift op het besluit in het kader van de RijnlandRouteplannen.

Hoogachtend,

Maaïke Heringa-Spierings

Bijlage 1	Zienswijze OTB A44 RijnlandRoute 2014, dd 18-6-2014
Bijlage 2	Nota van antwoord RijnlandRoute zienswijzen Ontwerp Tracébesluit A44, blz. blz. 247 tot en met 251.
Bijlage 3	Nota van antwoord RijnlandRoute zienswijzen Ontwerp Tracébesluit A44, thematische beantwoording blz. 14 tot en met 28.
Bijlage 4	Zienswijze OPIP RijnlandRoute 2014, dd 4 mei 2014
Bijlage 5	Brief van de Provincie Zuid Holland van 10 februari 2015 op mijn zienswijze op het Ontwerp Inpassingsplan dd. 4 mei 2014
Bijlage 6	Nota van Antwoord zienswijzen Ontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute en ontwerp hogere waarden, thematische beantwoording, blz. 19 tot en met 38.