

Mr.M.C.Kroon

Gerda Brautigamsingel 50
2331 SJ Leiden
telefoon: 071-5311307
email: mc.kroon@hetnet.nl

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

Leiden, 24 februari 2015

Onderwerp: Beroep tegen het Provinciaal Inpassingsplan voor de aanleg van de RijnlandRoute, provinciaal dossiernummer 2010-0022528 (Zuid-Holland).

Bijlagen : rapportage omrij-effecten t.g.v. opheffing aansluiting Leiden-Zuid

L.S.,

Met verwijzing naar mijn 'zienswijze' van mei 2014 op genoemd ontwerp-Inpassingsplan (ref. nr. A165 in de Nota van Antwoord van GS) en in vervolg op de terinzagelegging van genoemd inpassingsplan op 15 januari 2015 ga ik hiermee bij Uw College in beroep tegen genoemd plan. De reden om in beroep te gaan is kortweg dat (de uitvoering van) het Provinciaal Inpassingsplan ("PIP") van de RijnlandRoute (RLR) jegens mij als bewoner van Gerda Brautigamsingel 50 te Leiden, op ca. 200 m afstand van het tracé en de westelijke tunnelmond in die weg, onrechtmatig is doordat het besluit waarop dit plan berust en de gevolgde procedure in strijd zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht. Met mijn belangen als burger en bewoner van een straat waar alle nadelige gevolgen van die weg eenzijdig gecumuleerd terecht komen, is onvoldoende rekening gehouden in de afweging van belangen die tot genoemde planvorming en tracékeuze geleid hebben – ondanks intensieve inspraak en onderbouwde argumenten die ik aan het provinciaal bestuur heb doen toekomen. In de Nota van Antwoord wordt helaas niet, dan wel zeer oppervlakkig, in algemene termen en vage bewoordingen op mijn beargumenteerde bezwaarpunten ingegaan – zie NvA bij nr. A165 en de bewoordingen bij de algemene thema's.

Mijn situatie en mijn bezwaren tegen de dreigende aantasting van mijn woon- en leefomgeving en mijn belangen als bewoner/weggebruiker zijn overigens exemplarisch voor een grote groep inwoners van mijn wijk, de Stevenschhof aan de zuidrand van Leiden, nu ruim 200 woningen op korte afstand (80 – 250 m) gesitueerd zijn van en rechtstreeks zicht hebben op het tracé c.q. de nadelige gevolgen ervan direct zullen ondervinden. In het navolgende zal ik op hoofdpunten mijn bezwaren nader onderbouwen conform mijn eerdere 'zienswijzen'. In dit beroepschrift ga ik allereerst in op mijn bezwaren tegen de geplande verbinding tussen de rijkswegen A4 en A44 (N434), het centrale deel van het PIP. Als lid van de bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel, van de wijkraad Stevenschhof en van het Bewonersgroepenoverleg onderschrijf ik ook de beroepschriften van genoemde organisaties. Ik dien geen beroepschrift in tegen het Tracébesluit A44, waarvoor ik wel een 'zienswijze' met bezwaren en voorstellen voor verbetering heb ingediend. Ik ga er namelijk vanuit dat ik vanwege de afstand van mijn woning tot de A44 niet-ontvankelijk zou worden verklaard. Het rijksdeel en het provinciale deel zie ik echter als één integraal plan, waarvan de procedureel

gescheiden delen onlosmakelijk met elkaar verbonden en onderling afhankelijk zijn. Mijn bezwaren tegen het Tracébesluit voorzover die effect hebben op het PIP neem ik dus mee in dit beroepschrift tegen het PIP. Ik heb van elke door de Provincie Zuid-Holland, gemeente Leiden en het rijk geboden gelegenheid tot inspraak of tot kenbaar maken van zienswijzen gebruik gemaakt, als particulier/belanghebbende en aanvankelijk ook namens de watersportorganisaties NKB en KNWV. In dit beroepschrift richt ik me op de punten waarop genoemde bestuursorganen niet dan wel volstrekt onvoldoende antwoord hebben gegeven op mijn bezwaren, met schending van een of meer algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

1. **Gebrekkige voorbereiding en procedurele onzorgvuldigheid**

De ambtelijke en bestuurlijke voorbereiding is onder de maat gebleken gezien de talrijke fundamentele wijzigingen en verbeteringen ('ontwerptimalisaties') die nodig waren na elke inspraakronde. Controle van het werk van de consultants (van buiten de regio Rijnland!) blijkt gebrekkig, gezien de vele taal- en stelfouten in de stukken, en de verkeerde interpretatie van bijvoorbeeld kaartbeelden en situaties ter plekke. Sommige consultants zijn aantoonbaar alleen via *Google Earth* ter plaatse geweest, anders had een opmerkelijke fout in de wegenstructuur-kaartbeelden (i.v.m. het NRM) niet gemaakt kunnen worden. In dat (naderhand niet gecorrigeerde) wegbeeld zijn o.a. de bussluis/tunnel onder station de Vink, een busbrug en de Hoflandbrug (busbrug Trompweg <> VijfMeilaan) tussen Leiden en Voorschoten als voor auto's bestemde gebiedsontsluitingswegen opgevat en als zodanig in de berekeningen meegenomen. Die weggedeelten zijn alleen voor OV en fietsers toegankelijk.... Daartegenover ontbreekt Leidseweg Noord ten onrechte als gebiedsontsluitingsweg. Dit maakt de daarop gebaseerde verkeersprognoses q.q. onbetrouwbaar en onbruikbaar. De reactie van GS in de NvA, waarin dit bezwaar gebagatelliseerd wordt ("...hiaten zijn mogelijk...maar niet van belang voor de effecten...") is **in strijd met de vereiste zorgvuldigheid en ook in strijd met het motiveringsbeginsel**, dat veronderstelt dat op de verkeersberekeningen vertrouwd moet kunnen worden.

2. **Geboorde tunnel-techniek en aansluiting Leiden-Zuid vergen nieuwe evaluatie van alle alternatieven**

Het feit dat een geboorde tunnel onder Voorschoten in de eindfase van dit project opeens wél technisch en financieel mogelijk blijkt, terwijl de onmogelijkheid van de geboorde tunnel-techniek vanaf het begin van de procedure centraal stond in de afwijzing c.q. het negeren van alle andere ondergrondse alternatieven (zie MER1), maakt deze procedures achteraf gezien betekenisloos en het resultaat onvoldoende onderbouwd. GS veranderden de spelregels zonder het spel opnieuw te beginnen, dat is geen fair play naar belanghebbenden toe! Bij zorgvuldig bestuurlijk handelen moet toepassing van een fundamenteel andere techniek – met essentieel minder of andere gevolgen voor de omgeving - leiden tot opnieuw onderzoeken van betere, in casu ondergrondse, alternatieven dan alleen de overgebleven 'ZnB' en 'CA'-varianten. CA zou waarschijnlijk met toepassing van boortunnel-techniek niet afgevallen zijn! Waar het hier gaat om een plan van bijna een miljard euro met een technische gebruiksduur van 50 tot 100 jaar en een enorme, blijvende impact op de Stevenshof e.o., is enig uitstel om e.e.a. nader uit te zoeken hoogst nuttig, zelfs geboden. Met de nu aanvaarde boortunnel-techniek is een korter tracé volgens eerder verworpen varianten (onder de N206, onder het spoor Leiden-Utrecht of het Korte Vlietkanaal) op dit moment wel realistisch en technisch 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 zal vastleggen is een vertraging, die uiteindelijk tot een beter onderbouwd en breed gedragen' tracé kan leiden, zeer verantwoord en dus geboden. Mijn voorstel om, uitgaande van de boortunnel-techniek, de eertijds verworpen alternatieven opnieuw te onderzoeken op

alle voor- en nadelen (met MKBA en MER) is door GS echter zonder specifieke motivering verworpen, ergo **in strijd met het motiverings- en fair play-beginsel**.

3. Luchtkwaliteit rond de westelijke tunnelmond

De ernstige luchtverontreiniging langs de N206 die het begin van planvorming (jaren '90) domineerde is intussen tot 'onder de norm' gedaald, blijkt uit eerdere TNO-metingen voor de gemeente Leiden, mee door afnemende aantallen mvt/etm. Ik constateer dat de resterende luchtkwaliteitsproblemen daar na aanleg van de RLR niet opgelost maar verplaatst worden (naar de Stevenshof). De verkeersintensiteiten langs de N206/Churchillaan zelf en bijbehorende luchtverontreiniging nemen immers slechts beperkt (20%) af. Uit de concentratiekaarten (ref. PIP-bijlage 09, voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}) blijkt dat bewoners aan de rand van de Stevenshof, i.e. in totaal meer dan 200 gezinnen (waaronder de Gerda Brautigamsingel) na aanleg van de RLR even hoge concentraties luchtverontreiniging zullen ervaren als bewoners langs de N206, wier gezondheid ooit hoofdargument voor een RLR vormde en nog steeds een subdoelstelling van het PIP is! Waar vaststaat dat ook 'onder de norm' sprake is van gezondheidseffecten en er geen *no-effect-level* bestaat voor PM₁₀ en PM_{2,5} – laat staan voor de nog kleinere, ongereguleerde deeltjes, die ook bij katalysatorauto's en diesels met roetfilter problematisch zijn – 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. De Europese en nationale luchtkwaliteitsnormen en -criteria en de NSL-praktijk zijn immers niet primair gericht op bescherming van de gezondheid van omwonenden van drukke auto(snel)wegen. Primair doel daarvan is te waarborgen dat bouwplannen voor wegen en gevoelige bestemmingen zo veel mogelijk kunnen doorgaan. 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. EPA in de VS hanteert bijvoorbeeld voor PM_{2,5} een grenswaarde van 12 microgram – Nederland 25 microgram (bron: GGD Amsterdam/Longfonds). De WHO-grenswaarden worden mogelijk bij onze woningen overschreden. Vaststaat dat de grootste (motortechnische) emissiereducties ingevolge de EU-emissierichtlijnen al zijn geïmplementeerd en ingecaluleerd. Daarom verwacht RIVM/PBL geen grote afname meer van de relevante voertuigemissies vanaf Euro 6 na 2020, waarna de autonome luchtkwaliteitsverbeteringen zullen afvlakken. Wij bewoners van de rand van de Stevenshof op ca. 200 m van de wegrand zullen dus tot in lengte van jaren met een verslechtering van de luchtkwaliteit geconfronteerd blijven, waar we nu nog overwegend frisse zeelucht als achtergrondconcentratie inademen. GS volstaan op mijn bezwaren terzake met te verwijzen naar het NSL en de modelmatige berekeningen die aangeven dat de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet overschreven worden. Waar "verbetering van de leefbaarheid" doelstelling was en blijft, is het onredelijk, onzorgvuldig en onevenredig om ons omwonenden van dit tracé met een dergelijke, vermijdbare, gezondheid bedreigende verslechtering van de leefbaarheid op te zadelen, en deze afweging te rechtvaardigen met het vage argument dat andere mensen erop vooruitgaan qua leefbaarheid.

Het bovenstaande geldt a fortiori voor de extra emissies uit de geboorde tunnel onder Voorschoten, die bij de Stevenshof via de westelijke tunnelmond naar buiten komen. Die uitlaatgassen (uit de oost>west tunnelbuis) komen niet in Voorschoten vrij maar

uitsluitend op Leids grondgebied, bij de heersende windrichting (tussen ZO en NW) dus bij ons, omwonenden van de tunnelmond. Feitelijk is deze geconcentreerde, constante pluim uit deze ca. 2,5 km lange tunnel – naar schatting in de spits het equivalent van de emissies van >100 (vracht)auto's! – een soort horizontale schoorsteenuitstoot, die volgens geldende Milieuwet-inrichtingsnormen niet op korte afstand van woningen op leefniveau zou mogen vrijkomen. Dit draagt in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging alhier (ref. art.5.16 lid1 onder c Wm). De berekeningen van adviesbureau Tauw (Achtergrondnotitie luchtkwaliteit van 9 september 2014) waaruit zou blijken dat de luchtkwaliteit rond de tunnelmond en ter hoogte van onze huizen op afstanden van ca. 200 m ver 'onder de norm' blijft, acht ik – ook vanuit mijn beroepsmatige achtergrond - ongeloofwaardig en ontoereikend, gezien de onzekerheden en onvolkomen rekenmodellen voor emissies vanuit tunnelmonden. Bedoelde figuren uit dat rapport, waar GS zich op beroepen, geven de te verwachten emissies niet betrouwbaar weer en weerspiegelen al helemaal niet de overwegende windrichtingen. De recente verschuiving van de tunnelmond heeft daar geen verbetering in gebracht, die zorgt potentieel zelfs voor een groter aantal blootgestelden. Alleen bij oostelijke wind (een uitzonderingssituatie) komen deze piek-emissies en die uit de open bak niet bij ons terecht!

Wat betreft de emissie-berekeningsmethoden en aannames merk ik op dat die blijkbaar van uitsluitend gunstige data omtrent snelheden, rijgedrag en samenstelling voertuigpark uitgaan. Snelheidslimieten worden q.q. zelden nageleefd; dat geldt ook voor de voorziene 80 km-limiet die in de tunnel zal gelden - tenzij trajectcontrole wordt ingezet, wat GS zonder enige motivering afwijzen. Bij emissieberekeningen mag niet worden uitgegaan van de officiële limiet maar moeten de feitelijke rijnsnelheden maatgevend zijn zoals die in andere tunnels met een limiet (bijvoorbeeld de IJ-tunnel!) worden waargenomen. Die zullen in de RLR-tunnel eerder rond 100 km/u liggen, voor vrachtauto's rond 90 km/u (begrenzersnelheid met cruise control) wat wetmatig tot veel hogere NOx/PM-emissies zal leiden. Dit verschijnsel wordt versterkt door de lange helling vóór de tunnelmond (doordat de tunnel extra diep, op -30 m, onder het spoor voert) die doorloopt in de bak, wat tot extra emissies leidt t.g.v. vol-gas geven helling-op (richting A44). Motortechisch betekent dat vollast-verrijking of verhoging toerental t.g.v. terugschakelen, wat in alle gevallen een stevige verhoging van zowel NOx- als fijnstof-emissies ter plekke geeft (bij alle soorten motor-technieken - behalve EV). Hier komt nog bij dat de praktijk-emissies, ook op niveau Euro-5, altijd slechter blijken te zijn dan de gehanteerde modelberekeningen a.h.v. Euro-normen en vlootgemiddelden (bron: TNO Automotive praktijkemissie-onderzoeken). Niettemin stellen de provincie en Tauw dat de luchtkwaliteit ver onder de grenswaarden blijft en dus acceptabel is. Aangezien voor de PM-componenten ook onder de (te hoge) wettelijke normen geen *no-effect-level* bestaat maken wij ons over deze door dit semi-snelwegplan **toegevoegde vervuiling** (waar we nu alleen aan achtergrondniveau's blootgesteld zijn) zeer bezorgd. Het oordeel van GS is overigens in tegenspraak met de eerdere zeer negatieve inschatting voor luchtkwaliteit van het CA-alternatief met (--) in MER en met de politieke afwijzing vanwege o.a. de hoge emissies bij de westelijke tunnelmond van het CA. Daar was een overeenkomstige situatie qua afstanden en aantallen blootgestelden als bij de Stevenshof aan de orde. Het oordeel van GS in casu in het PIP is om die reden al **tegenstrijdig en in strijd met het motiveringsvereiste en gelijkheidsbeginsel**. Daarnaast is de politieke onbetrouwbaarheid rond vastgestelde maximum snelheden recentelijk bewezen en moest de rechter ervoor zorgen dat verkeerde RWS-prognoses van de luchtkwaliteit langs A10 en A13 via verlaging van limieten

gecorrigeerd werden. Garantie dat de 80 km-limiet niet later alsnog verhoogd wordt is er niet. Op z'n minst zou toepassing van trajectcontrole tussen A4 en A44 de dreiging dat snelheidsoverschrijdingen extra emissies veroorzaken, kunnen wegnemen. GS weigeren ook serieus in te gaan op de vraag of er praktische en/of technische mogelijkheden zijn om de uitlaatgassen ter hoogte van de tunnelmond en in de bak zelf te absorberen; dat soort maatregelen is ten onrechte niet in het inpassingsplan opgenomen.

4. Geluidhinder

De Stevenshof is al van drie kanten door intensieve verkeersaders omsloten: ten oosten van ons de drukste spoorlijn van Nederland, ten westen de lawaaiige A44, en boven ons hoofd de aanvliegroute naar de Kaagbaan van Schiphol. De zuidrand van de Stevenshof ervaart gelukkig nog de geluiden van koeien, kikkers, ganzen en grutto's in de lente. Die (gewenste) geluiden worden met de komst van de RLR in een open bak verdrongen door de constante brom van ca. 60.000 mvt/dag en de alles doordringende zware dreun van vrachtauto's (N.B. laagfrequent geluid). In plaats van grutto's zal een stoet Rijnsburgse bloementrucks op weg naar Duitsland ons dagelijks en te vroeg wekken; 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 'onder de norm' zullen de ruim 400 huizen/gezinnen aan de zuid- en westrand van de Stevenshof ernstige hinder en potentiële gezondheidseffecten t.g.v. slaapstoornissen ervaren. 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 (Voorbeelden? Harley Davidsons, Ducati's e.d); hetzelfde geldt voor de vele opgevoerde Golfjes en GTI'tjes met megafoonuitlaat - die daarmee wél door de APK komen én onze stilte aan flarden 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 langs komen als zij vanaf de Wassenaarse stoplichten in de A44 vol-gas van 0 naar 120 km/u accelereren en dan met 140 langs de Stevenshof scheuren. De 120 km-limiet op de A44 wordt immers 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 bak met horizontale geluidschermen – wat voor 'Vlek 17' de facto de enige oplossing is. Ook bij geluidhinder geldt dat Voorschoten elke hinder bespaard blijft, terwijl ruim 200 huizen/gezinnen in de Stevenshof er onevenredig veel op achteruit gaan.

Verlenging van de boortunnel tot voorbij de Veenwatering is de oplossing voor het behoud van onze huidige goede luchtkwaliteit en afwezigheid van ernstige geluidhinder, terwijl verdere verdieping van de open bak vanaf de tunnelmond (tot de diepte van 7m., die bij kruising van de Veenwatering wordt aangehouden) bij toepassing van horizontale geluidsafscherming – zoals bij de halfopen A4-bak in

Leiderdorp – ook aan onze bezwaren inzake geluidhinder tegemoet zou komen. Door deze bezwaren zonder degelijke onderbouwing en uitsluitend op kostenoverwegingen die niet nader zijn toegelicht te verwerpen handelen GS jegens mij en andere omwonenden onzorgvuldig en onredelijk.

5. Externe veiligheid

Omdat een nieuwe weg ontstaat, is verantwoording over dit groepsrisico verplicht conform de regeling Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, zie bijlage 13 van het PIP. In de separate rapportage in bijlage 14 van het PIP/RijnlandRoute Verantwoording groepsrisico, van 15 september 2014 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 norm' blijft. In casu wordt alleen de gewenste vermindering van het hoge groepsrisico langs de Utrechtse Baan in Den Haag als belang opgevoerd. Wij inwoners van de Stevenshof zijn ook in dit opzicht weer 'de klos' van een afweging die in ons nadeel uitvalt. Met de afnemende middelen en capaciteit en toenemende aanrijtijden van Brandweer en hulpdiensten is een grootschalig incident met dodelijke gevolgen tot in onze wijk niet ondenkbeeldig. Te denken valt aan een lekkende tankwagen met giftige stoffen (die uit de tunnel of bak richting onze huizen waaien) of een LPG-tankwagen die moet remmen of bij sneeuw of opvriezing aan het begin van de tunnel schaart en door een andere vrachtwagen aangereden wordt, waarna het hele toeleidende (krappe) wegennet vanaf de A44 door kop-staart-botsingen geblokkeerd raakt - waardoor hulpvoertuigen niet tijdig ter plaatste kunnen komen (ref. Scenarioanalyse tunnelveiligheid van 12 maart 2014). Gegeven de *Wet van Murphy* en de recente bezuinigingen op de brandweer is een **BLEVE** dan goed mogelijk, terwijl de brandweer en hulpdiensten machteloos op afstand toekijken. Het 'acceptabel' lage groepsrisico ter hoogte van mijn woning kan dan alsnog letaal worden. Ten onrechte hebben GS de niet geringe kans op zo'n type ongeval acceptabel geacht en hebben ze geen effectieve maatregelen voor (waarschuwing, evacuatie of zelfredding van) omwonenden in het plan opgenomen.

6. Waardevermindering woningen Stevenshof (van ca. 20.000 tot >100.000 Euro)

Ruim 200 woningen hebben vrij uitzicht op het toekomstige tracé tussen spoor en A44 en zullen de boven beschreven gevolgen ondervinden. De dreigende komst van de RLR ondervinden de bewoners nu al in hun portemonnee. Waar deze woningen (waaronder die langs de Gerda Brautigamsingel) ooit wegens het vrije uitzicht over de polder zeer gewild waren, zijn ze nu bijna onverkoopbaar geworden. Sowieso is het gevolg van de RLR-plannen dat ze 10% tot 15% in waarde gedaald zijn - bovenop de daling door autonome markttrends (bron: lokale makelaars). In onze wijk worden al minder woningen effectief verkocht, die ook veel langer te koop staan (sommige al een paar jaar). Deze vooruitlopende RLR-gedreven waardevermindering (in totaal ruwweg >10 miljoen euro) komt ingevolge de geldende rechtspraak o.g.v. de Onteigeningswet niet voor schadevergoeding in aanmerking en komt dus ten laste van ons omwonenden. Hoe slechter de inpassing van deze weg wordt, hoe groter en blijvender onze schade zal zijn, waarmee in de plannen geen rekening gehouden is. De dreigende achteruitgang in woongenot en leefbaarheid vertaalt zich dus nu al in reële kosten en schade voor een aanzienlijk aantal bewoners, wat niet gerechtvaardigd mag worden met het vage argument dat anderen elders in de regio erop vooruit gaan. **GS willen hier geen rekening mee houden en handelen jegens onze belangen onredelijk en in strijd met het gelijkheidsbeginsel.**

7. Omrijkosten voor Stevenshof-bewoners miljoenen per jaar

De gevolgen van de opheffing van de op- en afrit Leiden-Zuid in de A44 richting Den Haag – de facto: ‘aansluiting-Stevenshof’ – zijn van meet af aan ten onrechte onvermeld en onderbelicht gebleven gedurende de RLR-procedure, en in MKBA en MER 1 en 2. Gezien de circa 5000 mvt/dag die daarvan in 2020 gebruik maken en gezien de ligging van deze op- en afrit is het opheffen ervan integraal onderdeel van de RLR en dus ook in dit PIP relevant, omdat het verkeerstechnisch samenhangt met het gekozen tracé en de ontwerpeisen. Opheffing van Leiden-Zuid/A44 – idem opheffing van de verbinding met Wassenaar via de oostelijke parallelweg - vloeit rechtstreeks voort uit de eisen die Provincie en Rijkswaterstaat stellen aan het gekozen tracé. De directe, niet-berekende gevolgen van deze afsluitingen zijn dat ondergetekende en 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 gelegen!) knoop Leiden-West, hetzij via de – achteraf in 2014 ingelaste (!) - aansluiting Leiden-Zuid op de RLR richting A4, in plaats van op de A44. In beide gevallen zal er per retourrit naar Den Haag/Scheveningen door ons tenminste 6 km (via Leiden-West) tot 18 km/dag (via RLR en N14/A12) omgereden moeten worden (zie annex verslag van de testrit en kosten-berekeningen, dat hiermee deel van dit beroepschrift uitmaakt). Naar Scheveningen via RLR>A4>A12 door Den Haag Centrum en v.v. is in de spits nog tijdrovender dan via Leiden-West! Voor velen, zoals ondergetekende, die momenteel richting Wassenaar de oostelijke parallelweg gebruiken, komt er nog 2 km/dag bij doordat ook die verbinding wordt opgeheven. Uitgaande van standaard autokosten-berekeningen van ANWB en Consumentenbond en 1200 km omrijden/jaar/p.p. komen de omrijkosten (aan tijdverlies en autokosten) per jaar cumulatief neer op circa 6 miljoen euro. Daarbinnen is dan nog geen berekening gemaakt van de extra kosten die het vrachtverkeer moet maken om via Leiden-West of de RLR van en naar Den Haag/Scheveningen te rijden. Deze directe, cumulatieve en permanente gevolgen van de aanleg van de RLR volgens PIP en Tracébesluit A44 staan nergens vermeld, een ernstige omissie in de MKBA en MER2, waaruit blijkt dat er ook op dit punt onvoldoende rekening gehouden is met de specifieke nadelen voor (de bewoners/automobilisten uit) de Stevenshof e.o. (een pijnlijk gegeven, vergeleken met de vele pagina's gewijd aan effecten op bijv. de bittervoorn of op vleermuizen!). Velen die in Den Haag/Scheveningen werken zijn juist in de Stevenshof komen wonen vanwege de directe en goede verbindingen met Den Haag e.o.; zij hebben een gerechtvaardigd belang bij continuering van deze aansluiting op de A44. Met dit besluit lokken GS en de minister uit dat men massaal via de ‘sluiproute’ Ommedijkseweg en door Wassenaar naar Den Haag/Scheveningen gaat pendelen, een probleem waartegen de gemeente Wassenaar al lang waarschuwt. Dat wordt door GS en minister gebagatelliseerd met verwijzing naar de (op het laatste moment bedachte) aansluiting op de RLR>A4 – die nog meer omrijkosten geeft. Overigens zijn ook de verkeersveiligheidsaspecten van enkele duizenden extra (vracht-) voertuigbewegingen, met name op de Ommedijkseweg en de Haagsche Schouwweg, ten onrechte buiten beschouwing gebleven. Het welbewust opheffen van de bestaande aansluiting Leiden-Zuid richting Den Haag en het negeren c.q. ontkennen van de grote (verkeerskundige en financiële) belangen van ca. 5000 weggebruikers die deze op- en afrit dagelijks nodig hebben en het botweg verwerpen van onze bezwaren daartegen, vormen een **ernstige inbreuk op het vertrouwensbeginsel, gelijkheidsbeginsel en evenredigheidsvereiste**, nu GS en minister I en M **niet in redelijkheid tot deze**

onevenwichtige afweging van belangen hadden mogen komen jegens ondergetekende en medeweggebruikers.

De oplossing (behoud aansluiting) vergt een heroriëntatie op de foutieve belangenafweging in het ontwerp van “knooppunt Ommedijk”, waar de kleine reistijdwinst van de bestuurders vanuit de RLR richting Wassenaar (ook ca. 5000 mvt/etm.) nu zwaarder wegen dan de grotere reistijd- en monetaire verliezen voor ca. 5000 dagelijkse pendelaars uit de Stevenshof en Leiden Zuidwest. De vanuit bewonersgroepen aangedragen alternatieve layout voor knoop Ommedijk (‘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 boortunnel te verlengen. Daartoe zal tevens de snelheidslimiet op de A44 moeten worden verlaagd tot 100 km/u, wat sowieso momenteel al vanwege de geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid noodzakelijk is en wat geen reistijdverliezen oplevert omdat het verkeer richting Den Haag sowieso tweemaal moet stoppen voor de altijd werkende VRI's in Wassenaar. De A44 voldoet qua dwarsprofiel, met de vele op- en afritten en de verhoogde ongevalskans sowieso niet aan de vereisten voor een 120 km-limiet (die er onder pressie van diplomaten toch gekomen is!). In de toekomst zal het vanwege de vele weefbewegingen ook verkeers- en milieutechnisch gewenst zijn de limiet tussen Wassenaar en Oegstgeest op 100 km/u te stellen. De weigering van GS – met beroep op het standpunt van Rijkswaterstaat dat aan de 120 km-limiet niet getornd mag worden (wegens kabinetsbeleid, lees: VVD-stokpaardje) - om Maaldrift Optimaal en verlaging van de snelheidslimiet serieus te onderzoeken als oplossing voor behoud van afrit Leiden-Zuid en voor mogelijke verlenging van de boortunnel tot dichterbij de A44, is **onredelijk jegens ondergetekende en andere bewoners van de Stevenshof en in strijd met het motiverings- en evenredigheidsbeginsel**. Het ideologisch doordrammen met het dictaat van de hogere snelheidslimiet - en de weigering die überhaupt ter discussie te stellen - door de verantwoordelijke bewindslieden (gedeputeerde en minister, beiden VVD) is een vorm van **détournement de pouvoir**.

8. Cumulatie van negatieve effecten eenzijdig bij Stevenshof-bewoners neergelegd

De nadelige effecten van het RLR-plan komen eenzijdig terecht bij de Leidse woonwijk Stevenshof, hetgeen **in strijd is met een goede ruimtelijke ordening**. Het betreft, zoals hierboven in detail toegelicht, een aanmerkelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en ons leefklimaat als geheel, met name aan de zuidelijke rand van de wijk, t.g.v. toename van geluidhinder en luchtverontreiniging met NO2 en PM, verslechtering van onze veiligheid t.g.v. potentiële ongevallen met gevaarlijke stoffen in de tunnel en open bak, verloren gaan van een rijk wandel-/recreatie- en weidevogelgebied direct bij onze woningen, aanmerkelijk en blijvend waardeverlies van onze woningen, en onvermijdbaar en aanzienlijk tijdverlies en omrijkosten voor ons als automobilist door opheffing van aansluiting Leiden-Zuid op de A44.

Aangezien “verbetering van de leefbaarheid” doelstelling was en is van dit plan mag dat voor de leefbaarheid in de Stevenshof niet uitsluitend gemeten en geïnterpreteerd worden volgens het criterium of aan een wettelijke norm voor één specifiek effect voldaan wordt. Al tientallen jaren is uitgangspunt van het milieubeleid (zie de NMP's) dat leefbaarheid en milieueffecten integraal beoordeeld moeten worden. Ook gaat het niet aan om lichte verbeteringen per effect in bestaande situaties (voor een groter maar niet-gedefinieerd of onderzocht gebied of groep) op voorhand als zwaarder belang aan te merken dan de gecumuleerde effecten in een nieuwe (nu nog onaangetaste) situatie voor een kleiner gebied of groep van omwonenden. Het door GS en minister toegepaste ‘salderen’ van kleine verbeteringen in de bestaande (geaccepteerde) milieukwaliteit bij een groot aantal mensen had gepaard moeten gaan met het salderen van grote (toekomstige) verslechtingen voor een kleinere maar niet verwaarloosbare groep omwonenden in – in casu – de Stevenshof. Het gelijkheidsbeginsel is in het bijzonder geschonden doordat de bewoners van de Stevenshof, a fortiori degenen die aan de zuidelijke rand wonen en direct aan het tracé blootgesteld worden, zoals ondergetekende, onevenredig zwaar getroffen worden in hun belangen ten gunste van het ontzien van (evenzeer gerechtvaardigde) gelijksoortige belangen van een geringer aantal inwoners van Voorschoten (die langs de eertijds geplande open bak wonen) en van omwonenden van de N206, wier blootstelling aan geluidhinder en luchtverontreiniging slechts beperkt (20%) zullen afnemen dankzij de RLR. De stapeling van negatieve effecten als beschreven, is jegens ons Stevenshof-bewoners **in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, het motiveringsvereiste en de eis van evenwichtige en evenredige afweging van belangen c.q. toedeling van voor- en nadelen t.g.v. dit plan.**

Ik vind het vanuit deze optiek onbegrijpelijk en bestuurlijk gezien verwerpelijk dat een andere tracering van de RLR, i.e. met een grotere boog om de Stevenshof (op minimaal 300 m afstand van onze woningen, waar ruimte voor is) niet van meet af aan gekozen is. Hetzelfde geldt voor continuering van de aansluiting Leiden-Zuid richting Den Haag. Het beroep van GS op het **kostenargument is ongeloofwaardig en onevenredig** gezien de enorme nadelen en kosten die wij bewoners tegemoet zien bij ongewijzigde inpassing van de RLR.

De gevolgde procedure en de impliciete, op-voorhand afwijzing van verbetervoorstellen onzerzijds die genoemde effecten kunnen voorkomen of verminderen, heeft bewerkt dat wij ons genoodzaakt zien dit plan in beroep aan te vechten. **Nader onderzoek** zou alsnog moeten plaatsvinden van verlenging van de boortunnel tot voorbij de Veenwatering, ergo zo dicht mogelijk tegen de A44 aan, met aanpassing van de snelheidslimiet op de A44, en van behoud van de aansluiting Leiden-Zuid richting Den Haag.

Ik verzoek Uw College derhalve:

- het PIP RijnlandRoute 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
- de StAB onderzoek te laten verrichten naar de gecumuleerde gevolgen voor de leefbaarheid in de Stevenshof, met name de luchtkwaliteit en externe veiligheid nabij de westelijke tunnelmond,
- de vaststelling van de snelheidslimiet op de A44 ter hoogte van knooppunt Ommedijk (120 km/u) te vernietigen,

- de StAB onderzoek te laten verrichten naar de voor- en nadelen van verlaging van de snelheidslimiet op de A44 naar 100 km/u tussen Wassenaar en Oegstgeest, en naar de mogelijkheden de aansluiting Leiden-Zuid richting Den Haag via de A44 te continueren.