

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

p/a Gerda Brautigamsingel 36
2331 SJ Leiden
Telefoon: 071 – 57 27 666
Email: claudine.kranenburg@planet.nl
Opgericht: 15 november 2013
KvK-nummer: 59282711

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

Leiden, 10 september 2015

Onderwerp: Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (Crisis- en Herstelwet),
dossiernummer 201500779/1/R6

Geacht college,

Wij hebben kennisgenomen van het verweerschrift van de Provincie Zuid-Holland op ons beroepschrift tegen het Provinciaal Inpassingsplan Rijnland Route en willen daar bij deze schriftelijk op reageren. Wij houden daarbij voor de duidelijkheid de puntsgewijze indeling van verweerders aan. In het verweerschrift zijn onze beroepsgronden opgenomen onder de nummers 4.1 t/m 4.18.

4.1 eenzijdige politieke macro-economische doelstelling, woon & leefklimaat

De provincie vat onze beroepsgrond inzake 1) nut en noodzaak en 2) een gedeelte inzake ons woon- en leefklimaat samen in één beroepsgrond. Vervolgens stelt de provincie, dat een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden over het gekozen tracé, waarbij een groot aantal verschillende belangen is afgewogen en diverse alternatieven de revue zijn gepasseerd. Daarna stelt de provincie dat de vele zienswijzen thematisch zijn beantwoord.

Ons punt is echter dat wij in de stukken nergens hebben gelezen en gezien hoe en of **onze** concrete belangen in het kader van nut en noodzaak zijn afgewogen en waarom het geplande tracé ten koste gaat van de woon- en leefomgeving van **onze leden**. Wij vinden, dat de bestuursorganen in de beantwoording van onze zienswijzen en in het verweerschrift op ons beroepschrift zich er te gemakkelijk van af maken door altijd en stelselmatig in algemene bewoordingen en in economische mantra's afwijzend te reageren op onze

argumenten. Wij zijn het niet eens met het verweer van de bestuursorganen en blijven van mening dat er strijd is met het fairplay-, zorgvuldigheids en het motiveringsbeginsel.

4.2 Gezondheidseffectscreening (GES) en luchtkwaliteit

In het verweerschrift wordt gesteld, dat een GES niet bedoeld is om een gedetailleerd en absoluut oordeel te geven over gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied: deze gevolgen behoren wij op te zoeken in de onderzoeken die in het kader van het PIP zijn verricht naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Wij bestrijden dit standpunt. Deze onderzoeken gaan niet over volksgezondheid, maar over wettelijke normen en kaders, waaraan getoetst wordt.

Met het oog op de luchtkwaliteit hebben wij in de achtergrondnotitie luchtkwaliteit dd 9 sep 2014, bijlage 6 bij de toelichting op het PIP gelezen, dat ter hoogte van de westelijke tunnelmond van een verhoogde concentratie NO₂ sprake is, die boven de maximale grenswaarde 40 µg/m³ ligt. Hier is volgens het onderzoek geen sprake van een wettelijk toetspunt, want het zou niet gaan om functies waar mensen langdurig verblijven. Aan de ene kant worden wij van het ene onderzoek doorverwezen naar het andere en als wij denken er te zijn, dan is er voor onze leden 'geen sprake van een wettelijk toetspunt'. Aan de andere kant vergissen de bestuursorganen zich: onze leden wonen langs het gewenste tracé, onze kinderen spelen daar en er wordt gewandeld en gefietst. Daarbij geeft de Verbeelding al niet nauwkeurig aan vanaf welke punt in de tunnelmond de uitstoot start en hoe deze via de open bak verwaait over de wijk, zie onze tekst onder 4.13. De bovengenoemde achtergrondnotitie geeft ons deze duidelijkheid ook niet.

Wat betreft geluidsoverlast halen wij uit de akoestische onderzoeken evenmin duidelijke informatie over de concrete gevolgen voor de gezondheid van onze leden. Wij verwijzen u verder naar onze tekst onder 4.10 t/m 4.12.

Tenslotte zijn uit het onderzoek naar de veiligheid cq groepsrisico de concrete gevolgen voor onze leden niet af te leiden, zie onze tekst onder 4.14.

Wij blijven van mening, dat er strijd is met het rechtzekerheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel.

4.3, 4.4, 4.8. Westelijke tunnelmond, open bak, verlenging boortunnel

Wij hebben in ons beroepschrift in punt 2b aangegeven dat wij met de westelijke tunnelmond vlak voor de woningen van onze leden van mening zijn, dat wij in ons woon- en leefgebied zwaar belast worden. Ons standpunt is, dat de provincie haar besluit niet goed onderbouwt doordat er alleen met standaardteksten wordt gewerkt en geen kostenberekening en afweging van het doortrekken van de boortunnel wordt gegeven. Verder voelen wij ons ongelijk behandeld nu de inwoners van Voorschoten in hun woon- en leefgebied wel, namelijk met een boortunnel, gespaard worden. Wij wijzen niet alleen op de uitlaatgassen, die de tunnelmond verlaten, maar op alle nadelige (milieu)gevolgen van een tunnelmond en een open bak in ons woon- en leefgebied, zoals de teloorgang van het weidevogelgebied, de geluidsoverlast en nog meer. In het verweerschrift is een en ander weergegeven in twee beroepsgronden met de nummers 4.3. en 4.4.

In het verweerschrift van 23 maart 2015 en de aanvulling hierop van 27 augustus 2015 wordt gesteld, dat de zgn 10-secondenregel, die Rijkswaterstaat hanteert en de politieke wens om

hard te rijden op de A44 (en ook op de verbinding A4-A44) wel moeten leiden tot de situering van de westelijke tunnelmond voor onze woningen. Volgens het verweerschrift is het mogelijk om met extra (kostbare) maatregelen de tunnel te verlengen en de verkeersveiligheid te verhogen. Wat die extra veiligheidsmaatregelen zijn en hoeveel de extra kostbare maatregelen bedragen, wordt ook in het verweerschrift niet uiteengezet en onderbouwd. Daarbij wordt ook niet weergegeven wat – los van de schadereductie bij onze leden - een mogelijke besparing aan mitigerende en compenserende maatregelen voor het weidevogelgebied zou zijn. Oftewel: wij missen ook in het verweerschrift een opsomming van benodigde extra veiligheidsmaatregelen, de kostenberekening en kostenafweging inzake het verlengen van de boortunnel, die ons woon- en leefgebied kunnen sparen. Dit vinden wij in strijd met het motiveringsbeginsel.

Het is (op dit moment) een gegeven, dat de bestuursorganen niet bereid zijn extra financiële middelen beschikbaar te stellen, waardoor de boortunnel richting A44 kan worden doorgetrokken. Financiële en in plaats van juridische en feitelijke argumenten zorgen er wat betreft het verweerschrift voor, dat de gevallen Voorschoten en Stevenshof/onze leden ongelijk zijn. Dit vinden wij onjuist. Bij Voorschoten wordt omwille van de leefbaarheid een boortunnel aangelegd en in de Stevenshof wordt een boortunnel niet aangelegd om diezelfde leefbaarheid te sparen, waardoor sprake is van gelijke gevallen. Bovendien is het altijd mogelijk dat de bestuursorganen, met de gemeente Leiden voorop, of aanbestedingsvoordelen ervoor zorgen, dat het doortrekken van de boortunnel alsnog in de budgetten past. Het is om deze reden te voorbarig om het doortrekken van de tunnel in het PIP al niet juridisch-planologisch mogelijk te maken. Volgens ons is het gelijkheidsbeginsel wel degelijk in het geding.

In het aanvullend verweerschrift van 27 aug jl wordt gesteld dat het doortrekken van de tunnel geen concrete voordelen oplevert. Hiervoor worden vervolgens geen argumenten aangegeven. Wij zijn van mening, dat het sparen van de Papenwegse Polder en het behoud van een aantrekkelijk woon- en leefgebied wel aanzienlijke voordelen opleveren: het onnodig vernielen van één van de laatste groene Zuid-Hollandse polders wordt tegengegaan, de gezondheidsaspecten van met name opgroeiende kinderen krijgen de aandacht die zij verdienen, er wordt geen geld kwijt aan een asfaltverbinding die er gewenst wordt in het kader van politieke en bestuurlijke ambities en zo zijn er meer te noemen.

4.6. Landschapsplan

In het verweerschrift wordt weergegeven dat het Landschapsplan de basis vormt voor het komend najaar vast te stellen Esthetisch Programma van Eisen (EPvE), dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding. In deze fase hebben wij als bewonersvereniging geen invloed. Een verwijzing naar het EPvE heeft in juridisch opzicht voor ons geen zin. Als wij invloed willen uitoefenen, dan dienen wij dit te doen door middel van ons beroepschrift tegen het PIP bij Uw college.

In de Verbeelding en in de kaart op blz 112 van het Landschapsplan wordt niet duidelijk hoe de westelijke tunnelmond, het tunnelgebouw en de overgang boortunnel naar open bak eruit zien. Dit heeft tot gevolg dat wij ook niet kunnen bepalen wat de exacte omvang van de milieueffecten op onze leden is. Wij vinden dit in strijd met het gelijkheids-, zorgvuldigheids-, motiverings- en rechtzekerheidsbeginsel.

4.7. Natuurtoets

In het verweerschrift wordt opgemerkt dat t.b.v. de kap van het bosje aan de Nieuwe Weg een ontheffing van de Flora- en Faunawet wordt aangevraagd. Vervolgens wordt gesteld "dat deze ontheffing kan worden verleend". Volgens ons betekent dit nog niet dat de verweerders mogen stellen dat deze ontheffing onherroepelijk zal zijn en gebruikt kan worden. Wij mogen bezwaar indienen bij het bevoegd gezag en Uw college zal de uiteindelijke uitspraak doen.

4.9. Omrijden

Onze leden zijn bezorgd over het aantal omrijdkilometers waarmee zij te maken gaan krijgen als gevolg van het PIP.

In het verweerschrift wordt een uitleg van de situatie gegeven en welke nieuwe route de Stevenshofbewoner kan gaan nemen wanneer routes via de oostelijke parallelweg van de A44 (D1) en via de aansluiting Leiden-Zuid en A44 (D2) zijn vervallen. In praktijk zal het omrijden via route D3 (via Ommedijkseweg en westelijke parallelweg A44) en via D4 (via de aansluiting Leiden-west). Het omrijden via route D3 zal volgens verweerder ongeveer 2 kilometer zijn en via route D4 nihil, maar met een langere reistijd. Wij missen hier een onderbouwing door verweerder en hebben er twijfels over of het echt om 2 kilometer omrijdtijd gaat.

Om in Den Haag cq Scheveningen te komen moeten wij volgens verweerder eerst in noordelijke richting naar Leiden-west of via de RijnlandRoute en A4 naar het oosten en dan via de A44 en A12. Het is ons in dit verband nog steeds niet duidelijk waarom verweerder de veel minder vervuilende variant Maaldrift Optimaal heeft afgewezen.

Wij zijn van mening, dat verweerder had moeten overwegen om ten zuiden van knooppunt Maaldrift een aansluiting op de A44 te maken, met omgekeerd vanuit zuidelijke richting een ongelijkvloerse verbinding richting de Stevenshof. Er is geen enkele poging gedaan aan deze logische behoefte tegemoet te komen.

4.10, 4.11, 4.12. Geluidsoverlast

Voor onze leden is het onderzoeksgebied verbindingsweg noordelijk deel van toepassing, weergegeven in het akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport van 20 nov 2014, bijlage 3 in figuur 4.1.

Als in het verweerschrift wordt gesteld dat de woningen van onze leden uitdrukkelijk zijn betrokken, dan stellen wij allereerst dat wij de indruk hebben dat in de onderzoeken vooral is gerekend en geoordeeld aan de hand van het postadres van onze vereniging. Dit adres, Gerda Brautigamsingel 36, is centraal gelegen in ons leefgebied. Wij willen erop wijzen, dat wij ook leden hebben onder de nummers 2 tot 20 van de Gerda Brautigamsingel en aan het einde van de Harriet Freezersingel. Wij hebben bij ons beroepschrift aan U als bijlage een ledenlijst met handtekeningen gezonden. De leden aan het begin van de Gerda Brautigamsingel en aan het eind van de Harriet Freezersingel wonen langs het tracé waar de verbinding A4-A44 verdiept in een open bak ligt. Wij kunnen uit de rapporten niet opmaken of voor de leden aan het begin van de Gerda Brautigamsingel en aan het eind van de Harriet

Freezersingel dezelfde uitkomsten gelden als voor de leden die om en nabij het postadres wonen.

Wij blijven van mening dat ons woon- en leefgebied ten onrechte niet concreet worden genoemd in de onderzoeken, waardoor bij ons de indruk is dat de bestuursorganen geen onderzoek hebben laten doen. Wij moeten het doen met figuur 4.1 en met de opmerking dat ter plaatse de wet geluidhinder van toepassing is, zie blz 32 van het hierboven genoemde rapport. Dit vinden wij erg mager gelet op de grote hoeveelheid stukken behorend bij het PIP en het PIP zelf.

4.13. Luchtkwaliteit

De RijnlandRoute is opgenomen in het NSL. M.b.t. de uitlaatgassen nemen wij geen genoegen met de enkele verwijzing door de provincie naar het NSL, die de provincie volgens haar mening ontslaat van de verplichting onderzoek ter plaatse te doen. Wij willen weten of er een verslechtering van het woon- en leefgebied is als gevolg van de uitlaatgassen, die uit de westelijke tunnelmond en de open bak verwaaien naar onze woningen en de rest van de Stevenshof en dat inzicht hebben wij nog steeds niets. Daarbij geven de Verbeelding en de kaart op blz 112 van het Landschapsplan niet nauwkeurig aan vanaf welke punt in de tunnelmond de uitstoot start en hoe deze via de openbak verwaait over de wijk. Kortom, dit achten wij in strijd met het rechtzekerheids- en het zorgvuldigheidsbeginsel.

4.14. Externe veiligheid, groepsrisico

In het verweerschrift wordt gesteld dat onze leden in het onderzoek zijn betrokken en wordt verwezen naar de effectgebieden weergegeven in figuur 3.1. van het onderzoek Verantwoording Groepsrisico, bijlage 13 bij het PIP, blz. 21 en verder.

Wij willen erop wijzen dat wij m.b.t. dit onderzoek van mening zijn dat het een zoekplaatje is om in figuur 3.1. en tabel 3.1 t/m 3.3. de effecten voor onze woon- en leefomgeving concreet te krijgen. “Ter plaatse van Voorschoten”, “ter hoogte van of ten westen van het toekomstig knooppunt Ommedijk” en “ten oosten van het toekomstig knooppunt Ommedijk” zijn onduidelijke en mogelijk onjuiste omschrijvingen voor de Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten. Er wordt in het verweerschrift verwezen naar een nog op te stellen plan voor risicocommunicatie voor bewoners langs de geplande RijnlandRoute. Hiervoor geldt hetzelfde als voor het EPvE, zie onder 4.6: wij zijn nu in een beroepsprocedure en hebben in juridische zin niets aan een rapport dat buiten deze beroepsfase valt. In geval van het groepsrisico vinden wij dit extra schrijnend gelet op het feit dat de verbindingsweg A4-A44 wat de bestuursorganen betreft gaat fungeren als ontlasting van de gevaarlijke stoffenroute, die nu nabij Den Haag loopt.

4.15 Waardedaling woningen

Anders dan in het verweerschrift wordt gesteld worden wij wel degelijk onevenredig hard getroffen met een waardedaling afgezet tegen huiseigenaren elders in de stad. De keuze voor Stevenshof als woonlocatie wordt beïnvloed door de geplande komst van de RijnlandRoute. Onder nieuwe bewoners hebben wij ook geen provinciale- en rijks ambtenaren meer mogen aantreffen, terwijl onze woonomgeving tot nog toe bij deze ambtenaren erg in trek is geweest.

Het is ons bekend dat wij te zijner tijd een verzoek tot planschade mogen indienen bij Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland.

4.16 Wijze van reageren op onze zienswijzen en bezwaarschriften

In het verweerschrift wordt “vastgesteld dat geen beroep is ingediend” tegen het niet reageren op eerdere zienswijzen. Dit is een volkomen onbegrijpelijke stelling in het verweerschrift. Bij ons weten moet er toch eerst een **besluit** genomen zijn, waartegen beroep kan worden ingesteld? Onze stelling dat de bestuursorganen weinig moeite doen om te reageren naar ons blijft overeind staan. Wij vinden dat er strijd is met het motiveringsbeginsel.

Wij hebben geen beroep tegen het tracébesluit A44 ingediend, omdat wij hiervoor niet de financiële middelen hebben. Het spijt ons zeer, dat wij na het verlopen van de termijn te horen hebben gekregen, dat de beroepprocedures zijn samengevoegd. Als wij dit eerder hadden geweten, dan hadden wij ook tegen het Tracébesluit A44 een beroepschrift ingediend bij de minister.

Hoogachtend,

Claudine Kranenburg, voorzitter

Ester Reniers, secretaris