

Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Maaïke Heringa-Spierings
Charlotte Köhlerpad 39
2331 KH LEIDEN

Uw nummers: 201500779/1/R6 en 2001501216/1/R6

Leiden, 16 september 2015

Betreft: Reactie op het verweer op mijn beroep tegen het besluit over de Rijnlandrouteplannen

Geacht college,

Hierbij reageer ik namens mijn gezin op het verweerschrift van Provinciale Staten van Zuid-Holland en Minister van Infrastructuur en Milieu inzake het Provinciaal Inpassingsplan resp. de Tracébesluiten Rijnlandroute. Ik hou daarbij voor de duidelijkheid de puntsgewijze indeling van verweerders aan. In het verweerschrift zijn mijn beroepsgronden opgenomen onder de nummers 13.1 t/m 13.11.

13.1 Beroepschriften deel uitmakend van mijn beroep

De reactie op de verweerschriften van:

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

dienen te worden beschouwen als mede deel uitmakend van reactie op het verweer op mijn beroep.

De vertegenwoordigers van deze partijen wil ik, indien ik dat nodig acht, vragen tijdens de zitting voor te antwoorden op uw vragen.

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

Beroepsgrond vervalt.

13.3 De gebruikte verkeersprognoses zijn te hoog

De verweerder geeft aan dat er een bewuste keuze is gemaakt om gebruik te maken van het hoogste groeiscenario om onderschatting van de milieueffecten te voorkomen. Op basis van dezelfde gegevens wordt de aanleg van de weg gerechtvaardigd, zonder op dat moment naar het realiteitsgehalte van die cijfers te kijken. Wat in de cijfers ook niet is meegenomen is dat het openbaar vervoer in de regio is gestimuleerd, hetgeen het autoverkeer heeft verminderd, het thuis werken in de loop van de tijd ook het aantal verkeersbewegingen heeft verminderd en dat de ambities wat betreft aantallen te bouwen woningen in Valkenburg sterk is gedaald (zie mijn inleidende woorden). Hier gaat de verweerder niet op in.

Gevolg is dat op het moment van afwegen van alternatieven verkeerde basisgegevens gebruikt zijn en dit geleid heeft tot het afwijzen van alternatieven, zoals de Churchill Avenue. Ik eis dat de modellen worden doorgerekend op basis van reële en actuele gegevens en alsnog de alternatieven worden vergeleken.

In de discussie over Nut en Noodzaak is de Provincie verplicht om een 0-scenario ter vergelijking mee te nemen in de besluitvorming. Het 0-scenario betreft niet het alternatief niets doen, maar bijvoorbeeld de No-regret maatregelen. Ook TNO heeft opgemerkt dat dit onderdeel ontbreekt. Wij eisen dat een dergelijk alternatief alsnog in de besluitvorming wordt meegenomen en dat het besluit tot aanleg van de Rijnlandroute wordt heroverwogen.

In de inleiding van mijn beroepschrift heb ik gesteld dat er zijn een aantal redenen waarom ik me niet met het besluit kan verenigen namelijk dat ik van mening ben 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 op deze wijze grotendeels weggehaald.

In mijn zienswijzen heb ik al eerder 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 € 1,28 miljard euro meer duurzame investeringen te bedenken zijn voor Nederland. Dan wel kunnen deze middelen gebruikt worden voor beleidsintensiveringen op andere beleidsterreinen welke het harder nodig hebben dan onze fysieke infrastructuur, zoals politie/openbaar ministerie, de zorg of de vluchtelingenproblematiek.

Overigens kom ik als volgt aan dit bedrag: de raming van € 942,5 miljoen (besluit GS provincie Zuid Holland 19 maart 2013) vermenigvuldigd met een prijspeilcorrectie van 2010 naar 2015, dan wordt de raming € 1,031 miljard euro (CPI uit MEV 2015). Er dan van uitgaand dat dit project overschreden gaat worden met een gemiddelde van 19% voor wegen en 40% voor tunnels (Tijdschrift Vervoerswetenschap Jaargang 48, nummer 2 juni 2012 Pagina 3-21) kom ik op € 1,28 miljard wat de Rijnlandroute minimaal gaat kosten. Hierbij veronderstel ik bij gebrek aan een kostenonderbouwing dat 75% van de uitgaven wegen betreft en 25% van de uitgaven de tunnel betreft.

Brengt me op de vraag hoe deze extra uitgaven van € 340 miljoen gedekt gaan worden? Kan de Minister op Provincie hier een antwoord op geven?

13.4 De verkeersafwikkeling voor de hele Stevenshof verslechtert

Verweerder geeft aan dat er van verschillende routes gebruik kan worden gemaakt. De reactie op dit punt is onvolledig en onjuist. Het gaat niet alleen om reistijd, maar ook om belasting van het milieu. De verkeersdruk op de Ommedijkse weg neemt toe. We hebben geen verkeersmodel gevonden waarin berekend is met hoeveel de verkeersdruk toeneemt en wat de gevolgen zijn voor het Rozenplein. Naast de file op de A44 voor Wassenaar (die ook na een eventuele aanleg blijft bestaan) zal ook de file op de Ommedijkse weg toenemen (in de spits).

Het aantal door de Provincie berekende "omrij" kilometers roept vragen op. Ten eerste is het aantal kilometers afhankelijk van waar je woont in de wijk (Voor onze leden 6 km in plaats van 4). Ten tweede missen wij in de berekeningen hoeveel "Stevenshoffers" om moeten rijden.

Er verdwijnt gewoon een ontsluitingsweg (Rozenweg) voor de Stevenshof, die door de Provincie nota bene ook nog als sluiproute wordt gezien. Ik persoonlijk ben genoodzaakt elke dag 4 km om te rijden. Verweerder geeft aan dit te zien als een "iets langere rijstijd" (ja met lange ij) en "geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering", echter dit is subjectief en daarmee voor een ieder anders. Persoonlijk vind ik een verdubbeling van de tijd die ik dagelijks kwijt ben aan woon- werkverkeer wel een onaanvaardbare verslechtering.

13.5 Hadewycklaan

Vervalt.

13.6 Nog meer last van luchtverontreiniging door de RijnlandRoute

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.

Ondanks dat de provincie beweert dat de maximale milieueffecten op basis van het maximale verkeersmodel te kunnen berekenen (zie punt 46.2), is zij niet in staat de referentiesituatie te beschrijven.

Verweerder geeft aan dat de berekeningen zijn uitgevoerd conform de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Per april 2015 dient de provincie de NSL rekentool 2015 te gebruiken.

Wij eisen dat de Provincie door een onafhankelijk bureau de 0-situatie in beeld brengt en de modellen in ieder geval met de NSL rekentool 2015 doorrekent.

13.7 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.

Verweerder verwijst in haar reactie naar uitgevoerd aanvullend onderzoek bij de tunnelmonden in verband met de verlenging van de boortunnel. Het Charlotte Köhlerpad grenst echter aan een ander deel van het tracé. Ik kan dus niet volgen waarom verweerder dit argument aandraagt om te bewijzen dat zij aan haar verplichtingen voldoet. Ik volhard daarom mijn stelling dat door de ligging van mijn woning ten opzichte van het tracé de gezondheid van mijn gezin wel degelijk in toenemende mate wordt geschaad.

In de reactie op onze zienswijze gaat de Provincie volledig voorbij aan de bijzondere situatie dat onze woningen aan de westkant lucht innemen voor het luchtbehandelingsysteem. Dit feit heeft niets te maken met het correct toepassen van rekenmodellen. Lokale overschrijding van de norm heeft een heel ander effect dan een situatie waar geen luchtbehandelingsysteem is toegepast.

Onterecht gaat de Provincie er vanuit dat de plansituatie alleen 2020 betreft. Iedereen weet dat de normeringen met betrekking tot de luchtkwaliteit aangescherpt zijn en nog steeds worden. De bedoeling is dat de weg er voor langere termijn zou moeten liggen. Dan moeten ook de milieueffecten voor de langere termijn doorgerekend worden.

Ik eis dat de minister of de provincie bij onverhoopte uitvoering van het plan mitigerende maatregelen treft voor mijn situatie dan wel een financiële bijdrage levert zodat we zelf maatregelen kunnen treffen.

13.8 en 13.9 Nog meer last van geluid door RijnlandRoute

Vervalt.

13.10 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.

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.

Verweerder geeft aan dat er nooit sprake is geweest van een aarden wal. Het is echter heel lang onduidelijk geweest hoe de geluidswering er uit zou zien. Tijdens de informatie avonden is wel degelijk sprake geweest van een aarden wal. Overigens waren de presentatoren op de informatieavonden niet consistent in de informatie die gegeven werd.

Gezien de hoogte en de beschikbare ruimte was gebleken dat er voor een volledige aarden wal geen plaats was. Daarom zou een zo hoog mogelijke aarden wal opgeworpen worden, met daarop een scherm tot totaal 6 meter. Daar waar de wal 4 meter zou moeten zijn, geen scherm.

Wij willen vanwege licht- en zichtvervuiling geen transparant scherm en verzoek om heroverweging van dit uitvoeringsbesluit. Bewoners die, als de weg er toch zou komen, dicht bij de oprit wonen, krijgen hinder van straatverlichting en verlichting van (vracht)auto's. Overigens is de Provincie onzorgvuldig met haar antwoord; er is ook sprake van een 6 meter hoge geluidswal binnen 200 meter (namelijk 73 meter) van de woningen.

13.11 Verlies groene corridor / weidevogelgebied

Op dit punt reageert de provincie niet op mijn stelling. Feit blijft dat dit deel van de polder valt onder beschermingscategorie 1. Feit blijft dat alle activiteiten in dit gebied er op gericht moeten zijn het gebied in stand te houden of te verbeteren. Dat in de visie ook de Rijnlandroute genoemd wordt, doet niet terzake.

Daarnaast worden door de eventuele aanleg van de weg hectares onttrokken aan de agrarische bestemming. Het kan niet anders zijn dat voor een deel van de oppervlakte de bestemming verandert!

Daarnaast zijn de compensatievoorstellen opmerkelijk. Een aaneengesloten gebied dat gedeeld wordt door een eventuele weg, wordt gecompenseerd door versnipperd bestaande weilanden, niet gegarandeerd op te waarderen met maaivoorstellen. Ook de ecologische corridor wordt op deze manier niet gecompenseerd.

De Provincie heeft gebruik gemaakt van ingediende zienswijzen om in de definitieve versie wijzigingen op te nemen die het gemakkelijker zou maken de Rijnlandroute in te passen ten koste van het milieu. Zienswijzen op deze veranderingen zijn niet mogelijk geweest.

Het is des te opmerkelijker dat verweerder het argument gebruikt dat het verlengen van de boortunnel met 200 meter en de zoveel mogelijk verdiepte ligging aantoont dat de Provincie de kwaliteiten van het polderlandschap in dit gebied (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) zo veel mogelijk respecteert. Het verlengen van de boortunnel en de verdiepte ligging is puur een gevolg van de eis van Prorail dat de tunnel minimaal 12 meter onder het spoor moet komen en andere infrastructurele eisen. Het is ons inziens nooit de intentie van de Provincie geweest om dit gebied "zoveel mogelijk" te ontzien. Overigens heeft de Provincie een reactie gegeven op een punt dat niet in onze zienswijze genoemd is (boortunnel).

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

Hoogachtend,

Maaïke Heringa-Spierings