

Leiden, 16 sept. 2015

Aan: Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, t.a.v. G.P.M.J.Schuyt

Uw nummer: 201500779/1/R6

Betreft: Reactie op verweerschrift van Provincie Zuid-Holland en Ministerie I en M inzake Provinciaal InpassingsPlan RijnlandRoute (ZnB) en Tracébesluit A44, van appellant Mr.M.C. Kroon te Leiden-Stevenshof (provinciaal ref.nr.17)

Geacht college,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op het verweerschrift, waarbij ik puntsgewijs een reactie of nadere toelichting op mijn beroepsgronden en het verweer daartegen geef.

Ad punt 17.1 (gebrekkige voorbereiding en procedurele onzorgvuldigheid)

De door mij geconstateerde gebreken in de ambtelijke en verkeerstechnische voorbereiding van het plan, de verkeersgegevens en het onderliggend wegennet worden niet weersproken, waarmee mijn bezwaren overeind blijven. Ter illustratie staan in bijlagen (kaart onderliggend wegennet) nog steeds de drie autoroutes ingetekend die niet bestaan. De talrijke ingrijpende wijzigingen die mede n.a.v. de inspraak zijn doorgevoerd, tonen aan hoe ondoordacht, onrijp en ideologisch gefixeerd de keuze voor ZnB - dwars door Voorschoten en zo dicht langs de Stevenshof - van meet af aan geweest is.

Ad 17.2 (boortunnel vergt herzien van visie op de alternatieve tracés)

Verweerders gaan niet in op mijn argumentatie c.q. hebben mijn betoog in dezen niet begrepen. Ik pleit niet voor heronderzoek van het afgevalen CA alternatief (als gegraven tunnel) maar voor onderzoek naar een geboorde tunnel via (o.a.) dat tracé. De reden was dat ons tijdens alle inspraakmomenten en in officiële stukken werd voorgehouden dat een boortunnel technisch onmogelijk was of sowieso te duur en dus niet meegenomen is als alternatief. Nu halverwege de procedure wel voor deze variant (onder Voorschoten door) gekozen is zou een boortunnel via andere, al eerder afgevalen tracés (die minder omrij kilometers tussen A44 en A4 opleveren en minder bezwaren bij de Stevenshof geven) ook weer als optie (via de andere tracés) in aanmerking moeten komen. De facto heeft de provincie tijdens de procedure de spelregels veranderd. Een opsomming van redenen om CA af te wijzen is geen antwoord op mijn bezwaar hiertegen. Ik constateer dat mijn punt niet weerlegd is.

Ad 17.3 (luchtkwaliteit en afweging gezondheid omwonenden)

Verweerders volharden met een formele verwijzing naar het NSL en de methodiek van wettelijke grenswaarden in een puur formalistisch verweer, met als conclusie dat het belang van de volksgezondheid is 'geborgd'. Deze mantra-achtige stellingname gaat voorbij aan de specifieke argumenten die ik en andere appellanten aangedragen hebben ter onderbouwing van de verwachting dat onze gezondheid daarmee – gezien de beperkte gezondheid beschermende reikwijdte van de NSL-grenswaarden - wel degelijk niet geborgd is maar aanmerkelijk bedreigd wordt door de gecumuleerde emissies uit tunnelmond en open bak en de onweerlegbare verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge daarvan, ook 'onder de grenswaarden'. Verweerders gaan niet in op - noch weerleggen ze onze conclusie dat die verslechtering jegens ons omwonenden onzorgvuldig, onredelijk en qua afweging van belangen onevenwichtig is. Waar verbetering van de leefbaarheid een doelstelling van de RLR is, vergt verslechtering van de leefbaarheid voor een grote groep omwonenden een specifiekere motivering en rechtvaardiging, hetgeen verweerders ten onrechte achterwege hebben gelaten. Met name de onwaarachtige bewering dat onze "gezondheid geborgd" is had daarin achterwege moeten blijven nu voor PM geen no-effect-level bestaat.

Ad 17.4 en 17.7 (berekeningsmethoden luchtkwaliteit rond de westelijke tunnelmond)

Verweerders komen met een opsomming van methoden die gebruikt zijn bij berekening van de toekomstige luchtkwaliteit rond de tunnelmond e.o., en erkennen dat zulks een abstractie is van de werkelijkheid. Verweerders menen ten onrechte dat de door mij beargumenteerde omstandigheden en onzekerheden, die de betrouwbaarheid en representativiteit van deze rekenmethoden in twijfel trekken, niet overtuigend zijn. Alleen al de uiterst beperkte overschrijdingscontour rond de tunnelmond en de vorm daarvan (die de heersende windrichtingen niet weergeeft) en het gegeven dat de huidige rekenmethoden de condities bij tunnelhellingen en rond tunnelmonden niet goed kunnen weergeven, maken deze

uitkomsten ongeloofwaardig en vasthouden aan bedoeld rekenmodel ontoereikend. Verweerders geven zelf geen overtuigende argumenten – anders dan een formeel beroep op rekenmethoden – die mijn inhoudelijke argumentatie weerleggen.

Wat betreft de vergelijking met het afgevalen Churchill Avenue-alternatief is de redenering van verweerders innerlijk tegenstrijdig, inconsistent en niet feitelijk onderbouwd. Ook bij de tunnelmond van CA was er geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden bij woningen op vergelijkbaar korte afstand, maar anders dan bij ZnB en de westelijke tunnelmond wordt in MER2 (blz. 75) aan CA wel een zeer negatieve beoordeling gegeven (--) voor luchtkwaliteit vanwege die tunnelmond-emissies. Hier is duidelijk sprake van meten met twee maten en onderschatting van de gevolgen voor ons Stevenshobewoners, vergeleken met de aandacht voor de omwonenden rond de tunnelmond van CA.

Ad 17.5, 17.6 en 17.8 (emissiefactor rijgedrag en rijnsnelheid)

Naast aantallen mvt, de samenstelling ervan in emissieklassen (Euro-x) is de snelheid van het verkeer bepalend voor de uiteindelijke emissies en luchtkwaliteit ter plaatse. Daarvoor gelden criteria als V50 ('gemiddelde' snelheid die door 50% mvt niet wordt overschreden) en V90 (snelheid die door 90% mvt niet wordt overschreden). De emissie-rekenmodellen zijn ten onrechte toegepast op basis van een ontwerp- én praktijksnelheid van 80 km/uur voor alle mvt.

Als oud-projectleider snelheidslimieten en rijgedrag bij het ministerie van VROM (DGMilieubeheer) weet ik beroepshalve dat snelheidslimieten door het gros van de bestuurders bij 'free flow' verkeer worden overschreden, ergo de V50 ligt meestal boven de geldende snelheidslimiet. Meetgegevens van RWS bevestigen dat. In de door mij genoemde IJtunnel, waar 50 de limiet is, rijden zelfs de stadsbussen meestal 80 km/uur (eigen metingen).

Voor de emissieberekeningen moet uitgegaan worden van de te verwachten echte rijnsnelheden, die q.q. hoger dan V50=80 km/uur zullen zijn. Ik heb onderbouwd aangegeven dat verwacht mag worden dat voor zwaar verkeer de begrenzersnelheid (90 km/uur) meest aannemelijk is als praktijksnelheid – ook helling-op bij gebruik van cruise-control. TNO-emissiemetingen geven aan dat bij hellingen q.q. extra-gas-geven optreedt, ergo vollastverrijking en/of toerentalverhoging, de technische conditie die tot buitenproportioneel (aan de snelheid) meer emissies leidt, zeker bij de binnen (te) nauwe emissiegrenzen gekalibreerde motorafstellingen van moderne (Euro 4-6) motoren. Als verweerders stellen dat zij van feitelijke gegevens uitgaan maar mijn verkeers- en motortechnische onderbouwing afwijzen, dan onderschatten zij het belang van deze emissiefactoren van de noodzaak dat de rijnsnelheden in de tunnels bij de tunnelmond in de hand gehouden moeten worden. Zo had verlaging van de snelheidslimiet op de helling, bij de tunnelmond en in de tunnelbak overwogen moeten worden ter beperking van de emissies. De enige technisch mogelijke, betrouwbare en afdoende vorm van snelheidshandhaving, trajectcontrole, wordt als niet ter zake doende afgewezen. Net als andere beheersmaatregelen – bijvoorbeeld die inzake de tunnelveiligheid – dient toepassing van geloofwaardige snelheidshandhaving, ergo trajectcontrole, onderdeel uit te maken van de vaste eisen die aan ZnB gesteld moeten worden om de beweerdte lage emissieniveaus te waarborgen. Uitgaan van een rekensnelheid van 80 km/uur is wishfull thinking. Het verweer in dezen is niet met feiten onderbouwd aangezien de modelmatige berekeningen niet alle relevante condities meegenomen hebben.

Ad 17.9 (geluidhinder)

Net als bij luchtkwaliteit doen verweerders deze beroepsgrond af met het formele verweer dat aan de wettelijke grenswaarden voldaan wordt. Verweerders gaan wederom niet in op de vele praktijkvoorbeelden en ervaringsgegevens die ik aangeef als oorzaak van hinder en gezondheidseffecten ook 'onder de norm' bij realisatie van de RLR in ongewijzigde vorm. Mijn argumenten dat er meer geluidhinder optreedt dan modelmatig berekend is (zie ook eerdere beschrijving van rijgedrag bij de tunnelmond) worden niet weerlegd. Onze bezwaren (zoals het feit dat uitlaatgeluid-normen niet c.q. onvoldoende gehandhaafd worden) worden niet serieus genomen en daarmee schieten verweerders tekort in motivering van de gekozen ZnB-variant.

Ad 17.10 (externe veiligheid)

Verweerders stellen dat ik in mijn zienswijze niets over externe veiligheid noem. De reden daarvan is dat pas later de risicocontouren bekend gemaakt zijn, waaruit blijkt dat voor mijn woning een verhoogd risico geldt. De stelling dat het groepsrisico gezien de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid volgens het gehanteerde rapport aanvaardbaar zijn, heb ik juist met argumenten (o.a. uit het rapport) bestreden, die in casu niet weerlegd worden. Mijn bezwaar wordt derhalve niet onderbouwd weersproken.

Ad 17.11 (waardevermindering woningen)

Het feit dat lokale makelaars waardevermindering van 10% tot 15% constateren en extreem lange verkooptijden, zou een signaal moeten zijn dat de geplande ZnB-variant buitengewoon nadelig uitpakt voor de rand van de Stevnschhof. De formele reactie van verweerders gaat langs dit punt heen. Verwijzing naar toekomstige schadevergoeding is weinig hoopvol waar aanpassing van de plannen zou kunnen voorkomen dat de waardevermindering zich ook in de toekomst blijft voordoen. Overigens heb ik geen enkel vertrouwen in de toekomstige schadevergoedingsbereidheid van GS, die zich dan wederom zullen beroepen op de bewering dat de RLR 'vol doet aan alle wettelijke normen'.

Ad punt 17.12, 17.13 en 17.14 (opheffing aansluiting Leiden-Zuid, omrijkosten voor bewoners Stevnschhof)

Verweerders gaan niet in op de als bijlage ingediende berekening van de omrijkosten en –condities, die gebaseerd is op een professioneel (met boordcomputer en stopwatch) uitgevoerde testrit in een modale benzine auto, teneinde die kosten zo representatief mogelijk in kaart te brengen. Verweerders komen daarentegen met een uitleg van de situatie ter plaatse en van het te verwachten routekeuze gedrag van ons Stevnschhof-bewoners die aantoont dat men onze situatie niet echt onderzocht heeft, laat staan daarbij een recent herkomst/bestemmingsonderzoek gebruikt heeft. Verweerders stellen dat er nu twee routes in zuidelijke richting (die ten onrechte als "Wassenaar/N44" gedefinieerd wordt) gebruikt worden, namelijk D1) via de op te heffen oostelijke parallelweg en D2) via oprit 8 en de A44 [N.B. 'oprit 8' bestaat niet!]. Verweerders zien over het hoofd dat D3) de Ommedijkseweg (de 'westelijke parallelweg' langs de A44) nu al een belangrijke (sluip)route naar Wassenaar vormt. Verweerders erkennen dat omrijbewegingen vanuit de Stevnschhof onvermijdbaar zijn bij realisatie van de RijnlandRoute. Daarbij is onduidelijk of de door hen genoemde afstanden enkele reis omrij-afstanden of dagelijkse retourrit-afstanden zijn, zoals in ons onderzoek is toegepast. Het door ons praktijk-gemeten verschil tussen D2 en D4 per enkele rit is overigens niet "ruim 2 km" maar exact 3 km, hetgeen bijna 50% verschil zou maken in de uitkomsten als berekend, een niet geringe onzorgvuldigheid in dit toch al verwarringwekkende verweer.

De beschouwingen over "met 30% afnemend sluipverkeer" via D3 de Ommedijkseweg en een veronderstelde toekomstige voorkeur van Stevnschhofbewoners voor gebruik van D4 knooppunt Leiden-West zijn onbegrijpelijk, niet praktijk-onderbouwd en in zichzelf tegenstrijdig. Verweerders miskennen dat route D3 q.q. nu al een sluiproute is en bij opheffing van Leiden-Zuid richting Den Haag nog zwaarder met sluipverkeer via Wassenaar in de richting Den Haag belast zal worden. Verweerders achten blijkbaar het in noordelijke richting naar Leiden-West of via de RLR en A4 naar het oosten rijden [om via de A44 resp. de A12 in Den Haag/Scheveningen te komen] minder onlogisch, vervuilend en verwarrend dan het (qua afstanden geringere) omrijden dat zij in de variant "Maaldrift Optimaal" zo hevig afwijzen als het om automobilisten vanaf de A4 over de RLR richting Wassenaar gaat (ref.17.3). Verweerders meten hierin met twee maten. De aanname dat de Ommedijkseweg door ons zonder beperking gebruikt kan worden na opheffing van Leiden-Zuid is strijdig met een hoofddoel van de RijnlandRoute om sluipverkeer tegen te gaan. De afspraak met Wassenaar om e.e.a. na verloop van tijd te evalueren en dan pas maatregelen tegen sluipverkeer te nemen, is ongeloofwaardig en q.q. niet doeltreffend. Overigens is bijlage 14 onbegrijpelijk, want artikel 4 van de bestuursovereenkomst heeft niet op die afspraak betrekking.

Verweerders gaan in hun beschrijving ten onrechte niet uit van de meest logische routekeuze die wij uit ervaring per bestemming nu al toepassen met afweging van reistijd, afstand, wegkarakteristiek en filekansen, namelijk:

1) bestemming Wassenaar Noord en Centrum: nu via parallelweg oost of west (D1 en D3) of A44 (D2); D3 blijft over bij realisatie RijnlandRoute, maar omrijden via Leiden-West, Katwijk of Voorschoten kan altijd nog...

2) bestemming Wassenaar Zuid/Den Haag Centrum en Scheveningen: nu via A44/N44, (D2, deels eerst via D1 of D3); D3 blijft maar loopt vast, en D4 (6 km om per dag) wordt volgens verweerders de optimale route. We worden ook geacht gebruik te gaan maken van de (in 2014 plotseling bedachte) aansluiting bij Leiden-Zuid op de RijnlandRoute richting A4. Omrijden via RLR/A4/A12 kost tot 18 km extra per dagen nog grotere reistijd verliezen (nota bene: Utrechtse Baan!) dan via Leiden-West. Beide omrij-opties zijn onrealistisch en zeer nadelig voor Stevnschhof-bewoners.

3) bestemming Den Haag Zuid/Rijswijk/Delft/Rotterdam: nu via A44/N44 (D2, deels eerst via D1 en D3) en N14 of A12 (ontbreekt in verweerschrift); bij realisatie RLR: via RLR en A4 naar het zuiden. Alleen op deze bestemmingen treedt er reistijdwinst op, zonder omrijden. Wel belasten we dan ons eigen milieu door de RLR te volgen. Onduidelijk is welk deel van de geprognoseerde 5000 mvt in 2030 via Leiden-Zuid hiervan gebruik zal maken, daarover verschaft de provincie geen gegevens maar doet wel veronderstellingen.

Behoud van Leiden-Zuid met aansluiting op de A44 had in een vroeg stadium meegenomen moeten worden als een gerechtvaardigd belang van de automobilisten/vrachtvervoerders die nu van Leiden-Zuid gebruik maken. Overwogen had kunnen worden om ten zuiden van knooppunt Maaldrift een aansluiting op de A44 te maken, met omgekeerd van zuidelijke richting een ongelijkvloerse verbinding richting Stevenshof. Er is geen enkele poging gedaan aan deze logische behoefte tegemoet te komen.' Verweerders gaan overigens niet in op de onderbouwde bezwaren tegen de te hoge snelheidslimiet op de A44 (120 km/u) nu en in de toekomst, waarmee deze beroepsgrond onweersproken blijft.

Conclusie: verweerders geven een niet-representatief beeld van de huidige en toekomstige routekeuzes van Stevenshof-bewoners richting Den Haag via de A44 en RLR. Zij beweren alleen in kwalitatieve zin dat onze metingen en aannames niet kloppen maar geven geen metingen of berekeningen die dat kunnen staven, integendeel. Alleen de boven onder 3) beschreven variant (verkeer richting Rotterdam via de RLR en de A4) kan sinds de recente toevoeging van die aansluiting in mindering gebracht worden op de door ons berekende omrij-afstanden en -kosten van tenminste 6 miljoen euro per jaar. Hoeveel is echter onduidelijk nu verweerders daarover geen betrouwbare prognoses hebben overgelegd. De door ons op basis van de (buitenspitse) testrij berekende gegevens, die q.q. op conservatieve aannames gebaseerd zijn, worden hierdoor niet fundamenteel anders of geringer. Verweerders bestrijden ook niet ons bezwaar, dat het directe effect van de opheffing van de aansluiting Leiden-Zuid in de MKBA, MER en overige analyses volwaardig meegewogen had moeten worden. Daarmee blijven onze bezwaren daartegen gehandhaafd, evenals het bezwaar dat onze toekomstige omrijkosten niet c.q. onvoldoende meegewogen zijn in de afweging van belangen die aan de beleidskeuze voor ZnB ten grondslag heeft gelegen. Verweerders zijn ernstig in gebreke gebleven om de RLR/A44 zo te (her)ontwerpen dat voor duizenden weggebruikers uit onze buurt reistijdverliezen en omrijkosten t.g.v. de komst van de RLR niet ontstaan resp. verminderen tot een aanvaardbaar niveau. Gezien de berekende grootte van tenminste enkele miljoenen euro's per jaar gedurende de hele gebruiksperiode van de RLR, hadden deze kosten – van eenzelfde orde grootte als de reistijdwinst uit het MKBA van bijlage 23 – in het MKBA en MER niet mogen ontbreken en meer gewicht moeten krijgen gedurende het ontwerpproces.

Ad 17.15 en 17.16 (cumulatie negatieve effecten eenzijdig bij de Stevenshof-bewoners)

Verweerders gaan bij dit punt op verbijsterend oppervlakkige wijze voorbij aan de kern van ons beroep! Ook hier kan de enkele verwijzing naar het voldoen aan wettelijke normen niet volstaan, te meer daar die aantoonbaar niet voorzien in een 'acceptabel woon- en leefklimaat'. Alleen al de waardevermindering van onze woningen en het feit dat zo velen beroep tegen de RLR hebben aangetekend is een teken dat deze bewering volstrekt onwaarachtig is. Evenzeer is onwaar dat het verlengen van de tunnel (tot voorbij de Dobbewatering) vanwege onze belangen geschied is, nu het om technische eisen van Prorail en om waterschapsbelangen ging. De politieke toezeggingen dat wij de RLR niet zouden 'horen, zien of ruiken' vergt meer dan een verdiepte ligging, die alleen aan de 'optische' belofte enigszins tegemoet komt.

Ik constateer dat niet ingegaan wordt op onze uitvoerige en onderbouwde redengeving dat hier door de cumulatie van negatieve effecten 'onder de norm' wel sprake is van een onevenwichtige en onredelijke afweging van belangen ten nadele van de Stevenshofbewoners – a fortiori degenen aan de rand van de wijk wonen met uitzicht op het tracé. Alleen al om die reden en vanwege de schending van het principe van integrale milieueffectbeoordeling – nu deze cumulatie in de MER geen enkele aandacht heeft gekregen – is de gevolgde procedure in strijd met de (in mijn beroep genoemde) beginselen van behoorlijk bestuur. Rekening houdend met onze belangen had dat tot een verder weg gelegen (zuidelijker, ergo niet 'westelijker') tracékeuze moeten leiden.

Ad 17.17 (verlengen boortunnel, '10 seconden'-regel)

De rigide toepassing van de zgn. 10 seconden-regel van RWS in dit geval is ongelofwaardig en belemmert het overwegen van betere inpassingsvarianten als door vele appellanten bepleit. Ook RWS is zelf niet overal consequent met deze regel, zoals bij de vernieuwde Coentunnel. De oplossing die voor de hand ligt bij de RLR-tunnel is verlaging van de snelheidslimiet ter hoogte van de tunnelopgangen – mond, zodat meer ruimte ontstaat binnen die regel. Dat is blijkbaar door verweerders niet serieus overwogen. De stelling dat verlenging van de boortunnel financieel niet haalbaar is, komt is schril licht te staan gezien de enorme cumulatieve kosten – los van de waardevermindering, die niet ontkend wordt – die wij als automobilisten moeten maken door het welbewust opheffen van Leiden-Zuid richting A44/Den Haag en de minimaal 6 km omrijden elke dag tot in lengte van jaren. Uitgaande van 6 miljoen euro omrijkosten per jaar zouden de kosten van aanpassing van de RLR daar op termijn niet tegen opwegen. Overigens is ook hier het argument van verweerders dat de milieueffecten van verlenging van de boortunnel voor bewoners aan de westkant van de wijk verergeren merkwaardig en inconsistent nu ook daar geldt dat 'aan alle milieunormen voldaan wordt' – althans volgens verweerders.

Reactie op nadere memorie RijnlandRoute van de Landsadvokaat (E.C.M. Schippers) d.d. 27 augustus 2015

Ad 2 (Aansluiting RijnlandRoute op de A44, onduidelijkheid over snelheidslimiet)

Op blz. 4/18 is sprake van een ontwerpsnelheid tussen de tunnelmond en het puntstuk van **100 km/uur**. Dat klopt niet met alle voorgaande informatie en stukken, d.w.z. de Landsadvokaat produceert hier een noviteit: verhoging van de ontwerpsnelheid van 80 naar 100 km/uur waar ons bewoners altijd een **maximumsnelheid van 80 km/uur** voorgehouden is. Bij berekening van de luchtkwaliteit en geluidhinder is immers steeds uitgegaan van 80 km als ontwerpsnelheid.

Dit is onbegrijpelijk, in strijd met alle voorgaande stukken en derhalve ontoelaatbaar. Onduidelijk (in deze memorie) is wat de ontwerpsnelheid in de tunnel wordt, en of die ook verhoogd wordt naar 100 km/uur. Zo ja, dan is hier sprake van bedrieglijke informatie en schending van het vertrouwensbeginselen motiveringsbeginsel, kortom: bedrog. Ik hoop dat er alleen maar sprake zal blijken te zijn van verwarring bij de Landsadvokaat, en dat e.e.a. gecorrigeerd wordt in beroep. Op voorhand moge duidelijk zijn dat 100 km/uur een onveilige snelheid is in een tweestrooks tunnelwegvak zonder vluchtsstrook, te meer daar het hier om een route voor gevaarlijke transporten gaat.

Op de overige punten in deze memorie ben ik al in het bovenstaande puntsgewijs ingegaan.

Hoogachtend,

Mr.M.C. Kroon

Gerda Brautigamsingel 50

233 SJ Leiden-Stevenshof, tel. 071-5311307, email: mc.kroon@hetnet.nl