

Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.

Charlotte Köhlerpad 19

2331 KH LEIDEN

Uw nummer: 201500779/1/R6; 201501216/1/R6

Leiden, 16 september 2015

Betref: Reactie op verweer tegen het Tracébesluit A44 zoals de Minister van Infrastructuur en Milieu dit heeft vastgesteld op 17 december 2014.

Geachte Raad van State,

Hierbij dient de bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad omstreken een reactie in op het verweer van de Minister van Infrastructuur en Milieu op ons beroepschrift over het Tracébesluit A44 RijnlandRoute . (dossiernummer DOS-2010-0022528).

De bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o. vertegenwoordigt bewoners aan de rand van de Stevshof tussen de A44 en de Schenkmolen. De bewoners zijn direct belanghebbende en worden in het bijzonder getroffen door de oprit naar de A44.

De bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o. verzoekt de afdeling bestuursrechtspraak de Minister te sommeren op haar besluit de Rijnlandroute aan te leggen, terug te komen. Het maatschappelijk belang wordt ons inziens ernstig geschaad door de aanslag op het milieu, de gezondheid van de bewoners van de Stevshof en het ontbreken van nut en noodzaak.

De Provincie heeft onze vereniging niet kunnen overtuigen van het nut en de noodzaak van de Rijnlandroute. Door het ontbreken van nut en noodzaak worden de bewoners onevenredig getroffen door de Rijnlandroute. Gezien het feit dat andere appellanten hier al op ingaan, worden onze belangen hierdoor al voldoende behartigd.

Het verweer van de Provincie is vaak onvolledig en soms niet relevant gezien de zienswijzen. In onderstaande reactie worden de door ons genoemde onderdelen, het verweer en onze reactie op het verweer punt voor punt langsgelopen.

46.1 Relatie met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute.

Beroepsgrond vervalt.

46.2 Verkeersprognoses

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. Hier gaat verweerder niet op in.

Gevolg is dat op het moment van afwegen van alternatieven het hoge scenario, onterecht gebruikt is. Eis: doorrekenen van de modellen op basis van reële en actuele gegevens en alsnog de alternatieven te vergelijken.

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.

We hebben verkeersgegevens ontvangen die stammen uit 2004 (vermeld in de eigenschappen van de bestanden). Ons inziens zijn dat niet valide gegevens. Alle conclusies die op deze gegevens gebaseerd zijn, moeten als waardeloos (of achterhaald en derhalve niet relevant) worden beschouwd. De besluitvorming moet dus worden herzien.

46.3 Verkeersafwikkeling Stevenshof

De reactie op dit punt is onvolledig en onjuist. Het gaat niet alleen om tijd, 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 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 door de Provincie berekende "omrij" kilometers klopt niet en is onvolledig. 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 de berekeningen hoeveel "Stevenshoffers" om moeten rijden.

Er verdwijnt gewoon een ontsluitingsweg (Hadewijchlaan/Rozenweg) voor de Stevenshof, die door de Provincie nota bene ook nog als sluiproute wordt gezien.

Termen van verweerder als "iets langer" en "niet onaanvaardbare verslechtering" zijn subjectief dus onzorgvuldig.

46.5 Luchtverontreiniging

Ondanks dat de provincie beweert 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.

46.6 Luchtbehandelinginstallaties Charlotte Köhlerpad en omstreken

Verweerder verwijst in haar reactie naar uitgevoerd aanvullend onderzoek bij de tunnelmonden in verband met de verlenging van de boortunnel. Het Charlotte Köhlerpad ligt echter naast een ander deel van het tracé.

Wij kunnen niet volgen waarom verweerder dit argument aandraagt om te bewijzen zij aan haar verplichtingen voldoet.

Wij volharden dus in onze stelling dat door de ligging van onze huizen ten opzichte van het tracé de gezondheid van de bewoners wel degelijk in toenemende mate wordt geschaad.

In de reactie op onze zienswijze gaat de Provincie volledig voorbij aan de bijzondere situatie dat onze huizen aan de westkant lucht innemen voor het luchtbehandeling systeem. Dit feit heeft niets te maken met het correct toepassen van rekenmodellen. Lokale overschrijdingen van de norm heeft een heel ander effect dan een situatie waar geen luchtbehandeling systeem 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 is en nog steeds wordt. De bedoeling is dat de weg er voor langere termijn zou moeten liggen, dan moeten ook de milieueffecten voor de langere termijn doorgerekend worden.

Wij eisen een onafhankelijk onderzoek naar de gezondheid gevolgen voor de bewoners van de huizen aan het Charlotte Köhlerpad. Ook eisen wij dat de Minister bij onverhoopte uitvoering van het plan mitigerende maatregelen treft voor onze situatie dan wel een financiële bijdrage levert, zodat we zelf maatregelen kunnen treffen

46.7 Geluidshinder

Vervalt

46.8 Groene corridor/weidevogelgebied/leefomgeving

Zie 46.10.

46.9 Geluidswal

Heel lang is het 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 lichtvervuiling geen transparant scherm. 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.

46.10 (Concept) Visie Ruimte en Mobiliteit.

Op dit punt reageert de provincie niet op onze stelling. Feit blijft dat dit deel van de polder valt onder beschermingscategorie 1 en 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 wordt door de eventuele aanleg van de weg hectares onttrokken aan de agrarische bestemming. Dat kan niet anders zijn dat voor een deel van de oppervlakte de bestemming veranderd! 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 waarden 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 onze reactie op het verweer van de minister van milieu en infrastructuur op ons beroepschrift op het Tracébesluit RijnlandRoute.

Tenslotte

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

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 gegarandeerd is bij monde van de gedeputeerde. Bij

berekening van de luchtkwaliteit en geluidhinder is immers steeds uitgegaan van 80 km/u 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 vertrouwensbeginsel en motiveringsbeginsel, kortom: bedrog. Op voorhand moge duidelijk zijn dat 100 km/uur een onveilige snelheid is in een twee-strooks tunnelwegvak zonder vluchtstrook, te meer daar het hier om een route voor gevaarlijke transporten gaat.

Wij eisen dat de Provincie de afspraken 80 km/uur nakomt en garandeert.

Namens de bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.,

hoogachtend,

Manus Oltheten, voorzitter

Gerty Hendriks, secretaris