

Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten".

p/a: Joke Smitlaan 49, 2253 PA Voorschoten.

e-mail: feministenbuurt@ziggo.nl

Aangetekend verzonden.

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
t.a.v. de afdeling Ruimte, Wonen en Bodem,
Postbus 90602,
2509 LP Den Haag.

Voorschoten, 28 augustus 2012.

Onderwerp: 1. Zienswijze op het Milieueffectrapport RijnlandRoute (2^e fase);
2. Inspraakreactie Voorontwerp Inpassingsplan van de RijnlandRoute.

Bijlagen: 6.

Geacht College,

Namens de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten" doen wij u hiermede onze **zienswijze** toekomen op het door u op 11 juli j.l. ter inzage gelegde "Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase)", in het bijzonder het zogeheten 'Hoofdrapport 2.0, de Samenvatting daarvan en het Bijlageboek' (MER RR).

In deze zienswijze hebben wij gelijktijd opgenomen onze **inspraakreactie** op het "Voorontwerp Inpassingsplan van de RijnlandRoute" (VO PIP).

In voornoemd 'VO PIP' heeft uw college kenbaar gemaakt een nieuwe autoweg, de zogeheten "RijnlandRoute", te willen doen aanleggen, o.a. door Voorschoten.

Met het e-mailbericht van maandag, 9 juli j.l., van uw afdeling P&P, bureau Bereikbaarheid West, werd aan ons mede gedeeld dat zowel het MER RR alsmede het VO PIP op 11 juli j.l. ter inzage zijn gelegd en dat daarop een zienswijze resp. een inspraakreactie kan worden ingediend gedurende de inzage termijn die loopt tot en met 4 september a.s.

In de volgende **paragraaf 1 (Inleiding)** geven wij u een nadere uitleg omtrent onze beweegredenen om onze "**Zienswijze MER RR**" én onze "**Inspraakreactie VO PIP**" in één document samen te vatten.

Wij verzoeken u dringend om zowel onze "zienswijze" alsook onze "inspraakreactie" zowel afzonderlijk maar ook in samenhang met elkaar te bezien, te wegen, te beoordelen en dit alles in de besluitvorming ten goede te laten komen.

Met betrekking tot de onderwerpelijke materie willen wij ten principale het navolgende uitgangspunt formuleren en presenteren:

Wij willen te kennen geven dat de eventuele aanleg van de RijnlandRoute door Voorschoten, op de wijze zoals is voorgesteld in het hiervoor genoemde 'VO PIP' voor ons, als direct betrokken gemeenschap van Voorschoten, ONAANVAARDBAAR is vanwege de grote aantasting van ons leef-, woon-, werk- en recreatiemilieu als gevolg van de zeer negatieve effecten van grote aantallen gemotoriseerd – nieuw - wegverkeer door onze leefomgeving.

Bovendien wordt onze omgeving dan zeer ernstig bedreigd vanwege het feit dat deze weg een doorvoerroute zal gaan worden voor "gevaarlijke stoffen", omdat die geweerd zullen gaan worden van andere doorgaande wegen. Dit betreffen om en nabij 736 vrachtauto's met gevaarlijke stoffen per jaar, ofwel 15 per (werk)week, dat is dus 3 per werkdag !!!

In een eerder stadium hebben vele bewoners van onze woonbuurt, á titre personel, ook al hun bezwaren geuit tegen de aanleg van de RijnlandRoute door Voorschoten, dat was bij gelegenheid van de presentatie van het MER 1^e fase. En ook de Stichting Behoud, Groen en Leefbaar Voorschoten, heeft dat indertijd gedaan, mede namens de bewoners van onze woonomgeving.

Wij verzoeken u die destijds gemaakte bezwaren als integraal onderdeel te beschouwen van onze thans voorliggende "Zienswijze MER RR" annex "Inspraakreactie VO PIP".

In onze "Zienswijze MER RR" annex "Inspraakreactie VO PIP" willen wij onze bezwaren, conclusies en opmerkingen, alsmede de argumentatie daarvan aan u kenbaar maken.

Deze **gehele brief** heeft betrekking op het MER RR, daarnaast gelden de paragrafen 7 t/m 14 in het bijzonder als zijnde onze "Inspraakreactie op het VO PIP".

Indeling van onze “Zienswijze MER RR” annex “Inspraakreactie VO PIP.

Paragraaf:	Bladzijde:
1. Inleiding.	2.
2. Algemene opmerkingen.	3.
3. De argumentatie van de door de provincie Zuid-Holland genomen besluiten.	4.
4. Opmerkingen ten aanzien van de doelstelling van de RijnlandRoute.	6.
5. Opmerkingen m.b.t. ontbrekende gegevens / informatie in de besluitvorming.	7.
6. De verkeersprognose.	8.
7. De aantasting van ons leefklimaat.	10.
8. De bedreiging van onze gezondheid (algemeen).	11.
9. De bedreiging van onze gezondheid (luchtvervuiling, geluidshinder en lichtoverlast).	12.
10. De onjuiste afweging van de tunnelaspecten.	16.
11. De aspecten van duurzaamheid, landschap, milieu en ecologie.	17.
12. De effecten voor de ruimtelijke kwaliteit.	18.
13. De externe veiligheid.	20.
14. De robuustheid en proportionaliteit van de RijnlandRoute.	23.
15. De juridische aspecten.	26.
16. De financiële aspecten.	27.
17. Tenslotte.	28.
18. Samenvattend.	28.

- Bijslagen: 6, t.w.: 1. Analyse MER RR 2^e fase – Hoofdrapport 2.0, mei 2012, van P. Leijnse, Leiden;
 2. Notitie Ir. J. van Meijgaarden, d.d. 29 juli 2012 (Prognoses voor RLR);
 3. Brief Bewonersvereniging “Feministenbuurt”, d.d. 18 april 2012 aan uw college (Reactie Visievorming Ruimtelijke inpassing RR);
 4. Gespreksnotitie d.d. 25 febr. 2012 (Inbreng Bwv “Feministenbuurt” interview consultatieronde);
 5. Brief J.P.M. Hooijmans d.d. 16 juni 2012 aan de leden van Provinciale Staten;
 6. Rapport “Robuustheid RijnlandRoute”, d.d. 29 februari 2012, van O.Swertz en FAJ.Straetemans.

Paragraaf 1. Inleiding.

Omdat onze bezwaren, bedenkingen en overwegingen ten aanzien van het MER RR en het VO PIP elkaar op een groot aantal onderdelen en punten raken dan wel overlappen, hebben wij gekozen voor een integrale benadering en uiteenzetting daarvan, in zowel onze “Zienswijze MER RR” alsook onze “Inspraakreactie VO PIP”.

Zoals in de aanhef van deze brief al gezegd verzoeken wij u dringend om onze beide hiervoor genoemde reacties zowel afzonderlijk als in samenhang met elkaar te bezien, te wegen, te beoordelen en dit alles in de besluitvorming ten goede te laten komen.

Want wij, als direct betrokken bewoners, zijn niet in staat om onze bezwaren met betrekking tot de aanleg van de RijnlandRoute, variant ‘Zoeken naar Balans Optimaal’, los te zien, dan wel los te maken van enerzijds uw bevindingen zoals die zijn neergelegd in het MER RR en anderzijds van het aan ons gepresenteerde VO PIP.

Alle documenten en overige informatie die ons door uw college zijn aangereikt met betrekking tot het door Provinciale Staten van Zuid-Holland genomen besluit ten aanzien van het voorkeurstracé van de RijnlandRoute raken ons allen zodanig fundamenteel dat wij niet anders kunnen dan op de hiervoor genoemde wijze al onze overwegingen en ernstige bezwaren aan u kenbaar te maken.

Bovendien zien wij ons als gevolg van de provinciale besluitvorming geplaatst voor een moeilijk dilemma.

Want, enerzijds worden wij in de gelegenheid gesteld om een zienswijze te geven op het MER RR en aldus onze bedenkingen, bezwaren opmerkingen en/of suggesties met betrekking tot de aanleg van die autoweg door onze directe woon- en leefomgeving kenbaar te maken.

Maar, gelijktijdig heeft de provincie al een voorlopig plan gepresenteerd, het VO PIP, omtrent de feitelijke aanleg van de RijnlandRoute.

Dit brengt onze vereniging in een spagaat voor wat betreft het geven van reacties op beide onderwerpen.

Daarom hebben wij ervoor gekozen om onze ‘Zienswijze MER RR’ én onze “Inspraakreactie VO PIP” in één brief neer te leggen.

Voorts willen wij hier opmerken dat er in het MER RR wordt geschreven over de varianten “Zoeken naar Balans, waaronder A en F”.

Volgens uw besluit d.d. 27 juni j.l., werd besloten tot een keuze voor het voorkeurstracé “Zoeken naar Balans Optimaal” (ZnB Optimaal), maar die variant wordt als zodanig helemaal niet genoemd in het MER RR.

Volgens het VO PIP zou die variant (ZnB Optimaal) worden uitgevoerd met eveneens een doorsnijding van de bebouwde kom van Voorschoten, zij het gedeeltelijk door middel van de aanleg in een tunnel (van om en nabij 900 meter) en verder in een verdiepte ligging in een ‘open bak’.

Naar ons oordeel is hier sprake van een discrepantie tussen het MER RR en uw besluit d.d. 27 juni j.l. met betrekking tot een voorkeurstracé volgens de variant ZnB Optimaal.

In onze “Zienswijze op het MER RR 2^e fase”, zullen wij er echter van uitgaan dat door het provinciaal bestuur gekozen is voor de variant “Zoeken naar Balans Optimaal”.

Behalve dat dus uit het MER RR 2efase, blijkt dat de RijnlandRoute, variant ‘Zoeken naar Balans Optimaal’, niet eens als zodanig in dat MER wordt genoemd, blijkt ook nog eens dat de RijnlandRoute in de variant ‘Churchill Avenue’ de meest milieuvriendelijke optie is en bovendien ook op andere gebieden, zoals “Doelbereik, Duurzaamheidsambities en Overige milieueffecten” beter tot aanzienlijk beter scoort.

Desondanks is daarvoor niet gekozen.

Of, met andere woorden: “Zoeken naar Balans Optimaal” is de meest MILIEUONVRIENDELIJKE variant.

Een en ander blijkt uit de Samenvatting MER RR 2^e fase, blz. 17 en 25.

Deze discrepanties zijn voor onze bewonersvereniging aanleiding om onze bezwaren, bedenkingen, opmerkingen en/of suggesties ten aanzien van de RijnlandRoute neer te leggen in één brief, de thans voorliggende “Zienswijze op het MER RR” en de “Inspraakreactie VO PIP”.

Zoals hiervoor gesteld, vragen en rekenen wij op uw begrip hiervoor.

U hebt het MER RR en het VO PIP, op 11 juli j.l. in de inspraak gebracht met het aangeven van een uiterste termijn van 6 weken (dus voor 4 september a.s.) terwijl er nog nadere onderzoeken ten aanzien van de genomen besluiten moeten plaatsvinden.

Wij noemen hier het onderzoek naar de mogelijkheden van een zorgvuldige inpassing van de RijnlandRoute in Voorschoten, waaronder een geboorde tunnel en het nog lopende ecologische veldonderzoek.

De gemeenteraden en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Voorschoten en Wassenaar hebben hier in hun brieven van resp. 16 en 23 juli j.l. ook op gewezen en aan uw college verzocht om de termijn van ter inzage legging van het VO PIP en voor het indienen van een zienswijze op het MER RR te verlengen tot het moment dat de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden van een geboorde tunnel bekend zijn en de betrokkenen voldoende gelegenheid hebben daarop te reageren.

Voor zover ons bekend is, hebt u tot op heden NIET op deze verzoeken gereageerd.

Desalniettemin sluiten wij ons volledig aan bij de hiervoor genoemde verzoeken en gaan er in ieder geval vanuit, zoals de gemeente Voorschoten u heeft geschreven, dat de tervisielegging van het VO PIP en de reacties daarop op geen enkele wijze de uitvoering van het onderzoek naar de boortunnel en de prioriteitsstelling bij de inpassing in Voorschoten in de weg zullen staan.

Tot slot van deze paragraaf willen wij nog een **procedurele opmerking** maken.

In het e-mailbericht van maandag, 9 juli j.l., van uw afdeling P&P, bureau Bereikbaarheid West, werd aan ons o.a. mede gedeeld dat “het indienen van een digitale zienswijze niet mogelijk is”.

Echter, in de samenvatting van het MER RR wordt een **e-mailadres** genoemd waar men de zienswijze op het MER naar toe kan sturen, en daarbij wordt het e-mailadres: rijnlandroute@pzh.nl aangegeven.

Wij achten deze berichtgeving verwarrend en misleidend.

Want door deze wijze van presenteren en het blokkeren van de mogelijkheid om een zienswijze digitaal in te dienen, worden wij als burgers zeer beperkt in het kunnen aanleveren van (digitaal) beschikbare ondersteunende documenten en argumentaties. Wij ervaren dat als belemmerend.

Daarnaast bestaat de kans dat inspraakreacties en/of zienswijzen van belanghebbenden toch per e-mail naar het genoemde e-mailadres gestuurd worden en vervolgens door de provincie Zuid-Holland geweigerd worden.

Paragraaf 2. Algemene opmerkingen.

De doelstelling van de Bewonersvereniging “Feministenbuurt Voorschoten” is het in algemene zin behartigen van de belangen der leden, met name:

- het behouden, bevorderen en ontwikkelen van een aantrekkelijke, gezonde en veilige woonomgeving in en om het werkgebied van de vereniging, in ruime zin;
- behoud en herstel van natuur- en cultuurwaarden in het omringende gebied (polders, parken, landgoederen, fiets- en voetpaden, sportvelden, recreatievoorzieningen e.d.) in de ruimste zin des woords, voor zover daarin activiteiten en ontwikkelingen plaatsvinden die op het gebied van het leefmilieu, de natuurwaarden of het landschap gevolgen kunnen hebben voor het werkgebied van de vereniging;
- versterking van de woon- en leef functie van het werkgebied van de vereniging en omstreken en behartiging van de belangen van de bewoners (in algemene zin) daarbij.

Tot het werkgebied van de vereniging wordt gerekend de woonbuurt “FEMINISTENBUURT”, in het bijzonder de Joke Smitlaan, Mathilde Wibauterf, Aletta Jacobsplantsoen, Roosje Vosserf, Suze Groenewegerf, Wilhelmina Druckererf en Carry Pothuiserf, in ruime zin.

In deze woonbuurt staan 399 woningen en daarin wonen om en nabij 950 mensen. Voorts staat er in onze woonbuurt een groot basisscholencomplex, zelfs de grootste van Voorschoten, een Buurt- en Activiteitencentrum en zijn er verschillende speelterreinen voor kinderen. Direct naast onze woonbuurt liggen de sportterreinen van een drietal grote sportverenigingen. Dit zijn resp. de Honk- en Softbalvereniging “Adegeest”, de Voetbal- en Atletiekvereniging “Voorschoten ‘97” en de Mixed Hockey Club “Forescate”.

Deze verenigingen, met bijna 3000 leden, zijn ook lid van onze bewonersvereniging en onderschrijven onze bezwaren tegen de aanleg van de RijnlandRoute.

Een exemplaar van de statuten van onze bewonersvereniging is desgewenst beschikbaar.

Wij, het bestuur van de vereniging, behartigen de belangen van onze leden m.b.t. hiervoor genoemde doelstelling. De leden van onze bewonersvereniging en met ons alle bewoners van onze woonbuurt, zijn zeer ernstig verontrust over de eventuele aanleg van de hiervoor bedoelde autoweg door Voorschoten.

Volgens het door uw college gepresenteerde 'VO PIP' is de RijnlandRoute, in de variant 'Zoeken naar Balans Optimaal', geprojecteerd op een tracé dat ligt vlak naast onze woonbuurt. De RijnlandRoute zou komen te liggen op een afstand van **Slechts 90 meter (!!!)** gerekend vanaf de erfgronden van de woningen aan de zuidzijde van de "Feministenbuurt". De bewoners van de "Feministenbuurt" wonen dus hetzij **direct naast** dan wel in de onmiddellijke omgeving van het tracé van de RijnlandRoute door Voorschoten.

De sportterreinen van drie grote sportverenigingen liggen zelfs **óp en ook direct naast dit tracé.**

Kortom, wij zijn allen direct belanghebbenden en door de eventuele aanleg van de hier bedoelde autoweg worden wij zeer benadeeld en derhalve buitengewoon in onze belangen geschaad.

De schadelijke effecten en de nadelige gevolgen van de aanleg van de RijnlandRoute zijn voor onze bewonersvereniging en voor de bijna 1000 bewoners van onze woonbuurt en de bijna 3000 leden van de drie genoemde sportverenigingen zodanig zwaarwegend dat wij eensgezind van oordeel zijn dat die aanleg voor ons ONAANVAARDBAAR is.

Dit geldt eens te meer voor de wijze waarop de aanleg van de RijnlandRoute is gepresenteerd in resp. het MER RR en het 'VO PIP'. In deze stukken is er sprake van de aanleg van de RijnlandRoute in een verdiepte ligging in een 'open bak' dan wel gedeeltelijk in een tunnel.

Onze standpunten en bezwaren ten aanzien van de RijnlandRoute zijn overigens niet nieuw, of van vandaag of gisteren. Want van meet af aan is er een breed maatschappelijk verzet geweest tegen het voornemen van de Provincie Zuid-Holland om in en door onze woon- en leefomgeving een **nieuwe AUTOWEG, te weten de RijnlandRoute**, aan te leggen.

Wij hebben dat aan uw college bij meerdere gelegenheden in woord en geschrift kenbaar gemaakt.

Eveneens is bij meerdere openbare gelegenheden meer dan duidelijk geworden dat er niet of nauwelijks maatschappelijk draagvlak is bij o.a. de inwoners van Voorschoten, Leiden-Stevenshof, Wassenaar en Zoeterwoude.

Tot slot van deze paragraaf willen wij als bestuur van de bewonersvereniging nog het volgende stellen.

Wij hebben inmiddels kennis genomen van een "**Analyse van het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase) – Hoofdrapport 2.0, mei 2012**". Deze analyse is samengesteld door de heer P. Leijnse, Leiden en is door hem ten dienste gesteld van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, waarvan 27 organisaties deel uitmaken, waaronder de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten".

In het bijzonder wordt in deze rapportage inhoudelijk commentaar gegeven op de hoofdstukken 2, 3 en 4 van het MER RR. Na kennisneming van deze analyse sluit het bestuur van de bewonersvereniging zich aan bij de conclusies en bevindingen van deze analyse, neemt die ook over en brengt die hierbij in als zijnde onze standpunten in onze "Zienswijze op het MER RR" en de "Inspraakreactie op het VO PIP", naast de verdere opmerkingen in deze brief.

Volledigheidshalve hebben wij de hier bedoelde "Analyse van het MER RR", met toestemming van de heer Leijnse, toegevoegd.

Deze analyse (bijlage 1) implementeren wij hiermede dan ook in onze "Zienswijze op het MER RR 2° fase" en onze "Inspraakreactie VO PIP".

Wij verzoeken u deze stukken te beschouwen als zijnde daaraan toegevoegd ter adstructie en onderbouwing van onze overwegingen en bezwaren.

In het navolgende zetten wij onze verdere opmerkingen, bedenkingen en bezwaren nader uiteen.

Paragraaf 3. De argumentatie van de door provincie Zuid-Holland genomen besluiten.

De RijnlandRoute zal onze gemeente Voorschoten doormidden slijten en daarmee onze dorpsgemeenschap in tweeën delen.

Een groot aantal sportvelden, een golfterrein en een complex met volkstuinten zullen moeten verdwijnen en zal het historische landgoed "Berbice" worden aangetast.

Ook zal door die voorgenomen aanleg van een autoweg in verschillende polders, te weten de Oostvlietpolder en de Papenwegsepolder, grote schade worden aangericht aan natuur en landschap.

En de recreatieve waarde van het recreatiegebied "Vlietland" zal aanzienlijk verminderen.

Voor onze bewonersvereniging zijn "nut en noodzaak van de aanleg van een **nieuwe autoweg**" door onze woon- en leefomgeving volstrekt nog niet aangetoond. Dit geldt in het bijzonder voor de door uw college voorgestelde RijnlandRoute, volgens de voorkeursvariant "Zoeken naar Balans Optimaal, zijnde een weg door Voorschoten en langs de Stevenshof !!! Op blz. 8 van het MER RR wordt geschreven dat de RijnlandRoute noodzakelijk is vanwege de geplande bouw van 23.000 tot 25.000 woningen in de regio rondom Leiden en Katwijk, waarvan deel uitmaakt het voormalige vliegveld Valkenburg, met veel ruimte voor wonen, bedrijven en recreatie.

Er is hier naar ons oordeel sprake van een, inmiddels volledig achterhaalde prognose.

Want, inmiddels is komen vast te staan dat de voorgenomen woningbouw op de locatie "Valkenburg" is teruggebracht naar 2.000 woningen in 2020 en nog eens 2.500 in 2030.

Zo wordt in het "Integraal Structuurplan Nieuw Valkenburg", zijnde het 'Toetsingsadvies over het milieueffect-rapport en de aanvulling daarop', d.d. 26 september 2008, op bladzijde 5, punt 2.1 Algemeen, het navolgende gesteld:

“Het plan-MER is opgesteld ten behoeve van besluitvorming over het Integraal Structuurplan (ISP). De Commissie heeft dit plan-MER dan ook beoordeeld in samenhang met het ISP. Daarbij constateert de Commissie dat er sprake is van een zeer globaal ISP zonder zoneringsprincipes, hetgeen de sturende waarde van dat plan aanzienlijk doet afnemen. **In zowel het oude als het nieuwe plan-MER wordt op pagina 15 een drietal planalternatieven beschreven, die onderling verschillen door het aantal woningen (van 6250 in A, 4000 in B tot 5000 in C)** en door de omvang van de bedrijfsterreinen (van 40 ha in A, 20 ha in B tot 30 ha in C)

Na de effectenbeoordeling in het plan-MER komt **planalternatief C als beste naar voren**. Dit alternatief komt qua programma globaal overeen met het parallel ontwikkelde Integraal Structuurplan (ISP). Dit woongebied zal zeker door verkeer, geluid en kunstlicht veel negatieve effecten teweeg brengen voor de effectiviteit van de bufferzone. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor het Natura 2000-gebied.”

En in het rapport “Passende beoordeling Woningbouwlocatie Valkenburg – Effectbeoordeling in het kader van de gebiedsbescherming van de Europese Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet 1998”, van de Grontmij Nederland bv, d.d. 13 augustus 2008, wordt op bladzijde 4, Hoofdstuk 1, Inleiding, in paragraaf 1.1 Aanleiding en doel, wordt gesteld:

“De gemeenten Katwijk en Wassenaar zijn gestart met de procedurele voorbereidingen voor de herontwikkeling van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg. **Het doel is om het gebied om te vormen naar een woninglocatie voor ca. 5.000 woningen.**

Voorts blijkt uit dit rapport, op bladzijde 11, in hoofdstuk 3 – Beschrijving voorgenomen ontwikkeling - dat:

“**De projectlocatie Valkenburg wordt na afstoting door het Ministerie van Defensie ontwikkeld tot een woongebied voor ca. 5.000 woningen.** Voor dit project is achtereenvolgens een nota van uitgangspunten (Projectbureau Locatie Valkenburg, 2006), een structuurvisie (Maxwan architects and urbanists, 2007) en een Integraal Structuur Plan (BVR en Franz_Ziegler, 2008) opgesteld. Figuur 3.1 toont de plankaart uit het Integraal Structuur Plan, die een goed beeld geeft van de voorgenomen ontwikkelingen.”

Einde citaten.

Noot: de weergave in vetgedrukte tekst in voorgaande citaten zijn van ons.

Hieruit moge naar ons oordeel duidelijk blijken dat er inmiddels sprake is van een bijgesteld contingent van uiteindelijk om en nabij 5000 woningen in 2030, hetgeen sowieso 5.500 woningen minder is dan oorspronkelijk in de ramingen voor Vliegkamp Valkenburg was opgenomen.

Verder geeft de ‘Monitor Ruimte, Voortgang kwantitatief woningbouwprogramma 2010 tot 2019’, aan, dat tot 2020 in de regio Holland Rijnland 26.850 woningen zouden moeten worden gebouwd volgens de thans nog geldende plannen. De woningbehoefte echter voor deze regio tot 2020 laat een totaal zien van 18.400 woningen, waarbij nog geen rekening is gehouden met het feit, dat de crisistomstandigheden op de woningmarkt al hebben geleid en nog verder zullen leiden tot een afname van de bouw van nieuwe woningen.

Zonder laatstgenoemd aspect in de beschouwingen te betrekken hoeven er tot 2020 8.450 woningen minder te worden gebouwd in de regio Holland Rijnland dan geprognosticeerd.

Dat getal wordt nog ruimschoots hoger als de gevolgen van de lopende crisis worden meegenomen!!

Er mogen dan ook vraagtekens worden gezet bij de noodzaak van woningbouw op Valkenburg.

Voorstelbaar is, dat de hele locatie uit de plannen wordt geschrapt.

Het voorliggende MER RR gaat dus op dit punt uit van een verkeerd beeld en dito uitgangspunten.

Want, de aanzienlijke bijstelling naar beneden van het geplande aantal woningen in “Nieuw Valkenburg” heeft uiteraard grote gevolgen voor de uiteindelijke mobiliteit vanuit deze woningbouwlocatie.

Immers, er zullen heel veel minder verkeersbewegingen van en naar deze locatie plaatsvinden.

Ook zijn de gevolgen van de crisis voor de woningbouw op andere locaties in de regio Holland Rijnland niet in de behoeftecijfers meegenomen.

Als dat wel gaat gebeuren – en daaraan valt niet te ontkomen – dan zullen de cijfers voor de prognoses woningbouw in deze regio nog aanzienlijker dalen, inclusief de – geconstrueerde - behoefte aan een RijnlandRoute !!!

Hiernaast speelt, dat irreële uitgangspunten worden gehanteerd voor kantoorvloeroppervlakte en de oppervlakten voor bedrijfsterreinen.

Eveneens wordt uitgegaan van verouderde c.q. heel oude verkeerscijfers, terwijl die hoge cijfers de laatste jaren geen groei hebben laten zien. Integendeel zelfs!

De zodoende opgekrikte en onjuiste behoefte aan bedrijvigheid en verkeer beïnvloedt **onterecht** in sterke mate de behoefte aan een Rijnlandroute.

De aan de verkeerscijfers, de woningbehoefte en de beoogde groei van bedrijvigheid ontleende noodzaak voor de aanleg van een Rijnlandroute kan daarom niet door de gegeven argumentatie worden gedragen.

Bovendien, wordt er in het MER RR volstrekt onvoldoende rekening gehouden met de nieuwe en toekomstige ontwikkelingen in en rondom woon- werkverkeer. Het zogeheten “thuiswerken” en/of andere vormen van het op fysieke afstand van een arbeidsplaats verrichten van werk is niet of althans onvoldoende verdisconteerd in het MER RR. Evenmin wordt daarop geanticipeerd.

Wij willen in dit kader, ter illustratie, wijzen op het artikel “Wat te doen met lege kantoren”, in het Leidsch Dagblad van 2 augustus 2012. Hieruit blijkt dat er in de regio Leiden een al jaren durende aanzienlijke “kantorenleegstand” is. De vraag naar kantoren neemt af, bedrijven gaan compacter werken, aldus het artikel. Dit alles is voor onze bewonersvereniging reden om, zoals eerder reeds vele malen is gedaan, vragen te blijven stellen ten aanzien van ‘nut en noodzaak’ van de aanleg van de RijnlandRoute. Naar ons oordeel zijn beide niet aangetoond en kan op betaalbare wijze de doorstroming worden geregeld en verzekerd door het oplossen van de knelpunten. Daarvoor is het nodige geld bij de provincie al jarenlang beschikbaar. Bij ons is de gedachte opgekomen, dat knelpunten in het verleden en tot op heden niet fysiek door de provincie zijn opgelost om meer munitie beschikbaar te hebben om een Rijnlandroute erdoor te drukken !!

In het MER RR zijn uitgangspunten gehanteerd met betrekking tot het aantal in de komende jaren te bouwen woningen, de prognose van verkeerstoename, economische ontwikkelingen etc. Op basis van deze uitgangspunten wordt door de provincie Zuid-Holland geconcludeerd dat nut en noodzaak voor de aanleg van de Rijnlandroute zijn aangetoond. Maar, omdat deze uitgangspunten op geen enkele manier overeenkomen met de hedendaagse realiteit kan aan de eindconclusie van de MER RR naar ons oordeel geen reële waarde worden toegekend. Wij kunnen daarom niet anders constateren dan dat de provincie Zuid-Holland de redenering heeft omgedraaid, in die zien dat: vóóraf is vastgesteld dat de eindconclusie moest zijn ‘dat nut en noodzaak voor de Rijnlandroute waren vastgesteld’, en vervolgens is gezocht naar en bepaald welke waarden moesten worden gehanteerd om die eindconclusie te bereiken.

Paragraaf 4. Opmerkingen ten aanzien van de doelstelling van de RijnlandRoute.

In het MER RR wordt op blz. 17, hoofdstuk 2 “Het MER in z’n context”, paragraaf 2.1 – Doelstellingen – o.a. gesteld dat:

“De doelstelling van de RijnlandRoute is het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, **het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten)** en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze regio.”

Als subdoel wordt o.a. genoemd:

“De leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchillaan) verbeteren”.

Hoewel ons bestuur in het MER RR geen specifieke definitie van het door u gebruikte begrip “verbeteren van de leefbaarheid” heeft kunnen vinden, gaan wij ervan uit dat door u bedoeld is dat de genoemde doelstelling wordt bepaald door o.a. de hoeveelheid verkeer, de oversteekbaarheid, de milieueffecten (luchtkwaliteit, geluid, kunstlicht), gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, bodem (grond en water) en externe veiligheid.

Naar de stellige overtuiging van het bestuur van de bewonersvereniging voldoet de variant “Zoeken naar Balans” niet aan de doelstelling van de RijnlandRoute.

Immers, de leefbaarheid langs het gekozen tracé van de variant “Zoeken naar Balans Optimaal”, dat is dwars door Voorschoten en de Leidse Stevenghof, is nu nog zeer goed maar die zou door de aanleg van de door onze bewonersvereniging gewraakte autoweg sterk worden verslechterd !!!

Want, als de doelstelling van de aanleg van de RijnlandRoute o.a. is om ‘de leefbaarheid te verbeteren’ dan kan en mag het toch niet zó zijn dat de huidige belasting van de route door Leiden door het autoverkeer, simpelweg wordt verplaatst naar het woongebied van mensen in een naburige gemeente (= NIMBY-gedrag), terwijl er betere en betaalbare alternatieven zijn aangedragen, te weten resp. de no-regretmaatregelen en de “Churchill Avenue”.

Dit alternatieven zorgen er zelfs voor, dat nieuwe verkeers- en milieuoverlast achterwege blijft en de thans bestaande verkeers- en milieuoverlast in zijn totaliteit vermindert !

Voor dit laatste zij ook verwezen naar de bevindingen en voorstellen van het Team Churchill Avenue en de argumenten die tot een keuze daarvoor leiden. Die argumenten zijn aangedragen tijdens de voorafgaande procedure en worden dat nogmaals in de nu lopende inspraakprocedure PIP en de MER-procedure 1^e en 2^e fase.

In **paragraaf 6 (De verkeersprognose)** gaan wij nader in op de argumenten van het Team Churchill Avenue.

Wij verwijzen daarnaar en achten die argumenten als bezwaren tegen de ZnB-variant hier ingelast.

Hierbij zij aangetekend, dat de doelstelling om de leefbaarheid op de N206 – Churchillaan te verbeteren niet slaagt met de gekozen oplossing. Op dat tracé treedt maar zeer tijdelijk een vermindering van het aantal voertuigen per etmaal op.

Na enkele jaren is de verkeersdruk groter dan deze nu is !

Resultaat: 2 x min en een veel groter aantal ‘verkeersgehinderden’, namelijk, die aan het huidige tracé én die aan het voorgestelde tracé ‘Zoeken naar Balans Optimaal’, welke laatste groep mensen thans in het geheel geen verkeersoverlast ondervinden !!!!!

Bovendien, zal de verkeersstroom op de bestaande N206 door Leiden nauwelijks verminderen door de aanleg van de autoweg volgens de variant “Zoeken naar Balans Optimaal”.

Dit blijkt in het bijzonder uit de notitie van Ir. J. van Meijgaarden: **“Bijlage 2 - Prognoses voor RLR geen verantwoorde basis, 30 juli 2012”**.

Uit die rapportage blijkt dat de ‘Churchill Avenue’ leidt tot een sterkere reductie van bovengronds verkeer op de Churchillaan en Lelylaan dan voor “Zoeken naar Balans Optimaal” het geval zal zijn.

Dit wordt ook bevestigd door het MER RR. Wij wijzen hiervoor op de “Samenvatting MER RR”, waar op pagina 19 wordt genoemd dat: “het overgrote deel (85 tot 95 procent) van het verkeer op de Churchillaan door de tunnel zal gaan”.

Hieruit moge toch duidelijk blijken dat de 'Churchill Avenue' aanmerkelijk beter is dan "Zoeken naar Balans Optimaal", voor zowel wat betreft de leefbaarheid in Leiden, die langs het bestaande N206-tracé, maar zeer bepaald ook voor de leefbaarheid in Voorschoten en Stevenshof.

Ofwel, de aanleg van de RijnlandRoute volgens de variant "Zoeken naar Balans Optimaal", staat haaks op de in het MER RR geformuleerde doelstelling.

Bovendien wordt als gevolg van de keuze voor 'Zoeken naar Balans Optimaal' buitengewoon grote en onherstelbare schade toegebracht aan de waardevolle bestaande natuur, flora, fauna, recreatiemogelijkheden, historische omgevingen en monumenten, terwijl ook nog eens de ecologische verbinding tussen het Groene Hart en het duingebied "om zeep" wordt geholpen.

Welke bestuurder kan dit voor zijn of haar rekening nemen? Wij denken geen enkele!

En toch..... heeft het provinciaal bestuur ervoor gekozen ????????

Wij zetten dan ook grote vraagtekens bij het huidige functioneren van de politiek, die geen enkel draagvlak meer heeft bij de bewoners die destijds de politieke vertegenwoordigers hebben gekozen!!

Als de doelstelling: "de leefbaarheid op de N206-Churchilllaan verbeteren" werkelijk wordt nagestreefd dan zou besloten moeten worden om te kiezen voor de door het Team Churchill Avenue ontwikkelde variant van een volledige ondertunneling van de betreffende verkeersroute door Leiden.

En niet om het probleem simpelweg over de schutting naar de burens te gooien. Dat is toch wat men noemt 'NIMBY-gedrag'? Wij moeten daar als bewonersvereniging op de meest krachtige wijze tegen protesteren.

Want een dergelijk politiek en bestuurlijk gedragen en getolereerd gedrag is kan en mag niet in stand blijven.

Paragraaf 5. Opmerkingen m.b.t. ontbrekende gegevens / informatie in de besluitvorming.

De RijnlandRoute zal in de variant 'Zoeken naar Balans Optimaal', onze gemeente Voorschoten doormidden splijten en daarmee onze dorpsgemeenschap in tweeën delen.

Ook zal door die voorgenomen aanleg van een autoweg in verschillende naburige polders grote schade worden aangericht aan natuur en landschap.

Zoals hiervoor door ons reeds is gesteld zijn "nut en noodzaak van de aanleg van een **nieuwe autoweg**" wat ons betreft nog steeds niet aangetoond en dat geldt in het bijzonder voor wat betreft een weg door Voorschoten en langs de Stevenshof!!!

Want uit het MER RR kan worden geconcludeerd dat de variant "Churchill Avenue" op heel belangrijke onderdelen c.q. criteria aanzienlijk beter scoort dan de variant 'Zoeken naar Balans'.

De variant 'Zoeken naar Balans' lost de verkeersproblemen niet op omdat grote hoeveelheden verkeersbewegingen naar Leiden moeten of vanuit Leiden komen. Wegens het ontbreken van in- en uitvoermogelijkheden zal dit bestemmingsverkeer dus noodgedwongen blijven kiezen voor de "oude route", dat is via de Dr Leylaan en/of Churchilllaan in Leiden naar de omliggende stadsdelen van Leiden.

In de variant 'Churchill Avenue' zijn evenwel verschillende mogelijkheden voor aansluitingen op het aanliggende wegennet voorzien. Dit is een zeer belangrijke randvoorwaarde voor de bevordering van de economische bedrijvigheid in Leiden en omgeving.

In het rapport "Economische Effectrapportage" van de Technische Universiteit Delft, d.d. juli 2011, is dit dan ook duidelijk aangetoond. Dit positieve aspect is in de variant 'Zoeken naar Balans' volstrekt afwezig.

De veel besproken zogeheten "No-regret maatregelen" hebben aantoonbaar een zodanig groot oplossend vermogen dat daarmee de verkeershinder die thans op gezette tijden optreedt op de verbindingswegen tussen de A-4 en de A-44, doelmatig kan worden bestreden en opgelost.

Maar inmiddels is ook door anderen, met recht, reden en kennis van zaken, aangetoond dat de keuze van de provincie voor een voorkeurstracé door Voorschoten is genomen op basis van ondeugdelijke informatie, verkeerde prognoses en aannames en bovendien volstrekt strijdig met het eigen beleid op het gebied van duurzaamheid, natuur, landschap, ecologie, monumenten etc..

Immers, tijdens de behandeling van het 'Voorstel Voorkeurstracé RijnlandRoute' in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu en van Provinciale Staten, allen gehouden in de maand juni j.l., is gebleken dat er belangrijke rapporten ontbraken, dat er op voorliggende rapporten aanzienlijke kritiek was en dat er belangrijke gegevens/rapporten niet openbaar zijn of werden gemaakt.

In het bijzonder doelen wij hier op resp.:

- de uitgangspunten voor de kostenramingen en de kostenramingen als zodanig;
- een rapport van TNO over de vergelijking van de tunnelveiligheid van resp. Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue;
- gegevens over de opdracht van de provincie Zuid-Holland aan Ecorys v.w.b. twee rapporten over een vergelijkend onderzoek naar de economische effecten van resp. Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue.

Voorts hebben wij moeten constateren dat er, op het moment van de besluitvorming op 27 juni j.l., nog een belangrijk geschilpunt was tussen de provincie Zuid-Holland en het Team Churchill Avenue.

Dit betrof het in het MER RR genoemde aspect "Doelbereik", in het bijzonder het onderdeel 'Toekomstvastheid (2030)'. Het MER RR waardeert dit onderdeel v.w.b. de Churchill Avenue lager dan Zoeken naar Balans.

Aanvullende onderzoeken en rapportages van voornoemd Team Churchill Avenue tonen aan dat de toekomstvastheid van de variant Churchill Avenue in 2030 **tenminste gelijk is aan** de variant Zoeken naar Balans. Wellicht is die zelfs nog beter. Tot onze teleurstelling en ongenoegen is dit gegeven niet meegenomen in de besluitvorming. En dat, terwijl juist de hiervoor genoemde rapporten en gegevens de uiteindelijke onderbouwing moesten leveren c.q. ondersteunen voor het besluit ten aanzien van de tracékeuze voor de RijnlandRoute. Daarom zijn wij van mening dat het besluit ten aanzien van de tracékeuze van de RijnlandRoute is genomen op ondeugdelijke gronden.

Paragraaf 6. De verkeersprognose.

In het MER zijn prognoses opgenomen omtrent de huidige verkeerssituatie in het gebied tussen de A-4 en de A-44. Evenzo zijn prognoses opgenomen over de toekomstige ontwikkelingen. Dat alles behoeven wij hier niet te herhalen. Echter, bij eerdere gelegenheden, o.a. bij inspraakmomenten bij de Statencommissie Verkeer en Milieu op 1 juni 2012 en een voorlichtingsavond over het MER RR 2^e in de Stadsgehoorzaal in Leiden, op 23 mei 2012, is bij monde van de heer **Ir J. van Meijgaarden**, Leiden, nadrukkelijk gewezen op de volledig achterhaalde prognoses zoals genoemd in het MER RR. Op 29 juli 2012 heeft de heer van Meijgaarden nog een aanvullende notitie uitgebracht met als titel:

“Prognoses voor RLR geen verantwoorde basis voor besluitvorming”.

Voor zijn onderzoek heeft de heer van Meijgaarden o.m. gegevens bij verschillende gemeenten opgevraagd. Wij citeren hier de conclusie uit genoemde notitie, namelijk dat de provincie Zuid-Holland:

“Door toch te kiezen voor een prognose volgens het Global Economie-scenario is willens en wetens gekozen voor een aanzienlijke overschatting van de mobiliteitsontwikkeling en daardoor is gekozen voor een niet realistische basis voor het MER en de MKBA. Daardoor moeten deze beide als ongeschikt voor beleidsbeoordeling worden gekwalificeerd. Op basis van meer realistische prognoses zullen een herzien MER en MKBA moeten worden opgesteld, voordat tot verantwoorde besluitvorming kan worden gekomen.”

Einde citaat.

Noot: de heer Ir. J. van Meijgaarden, is lid van de Leidse Milieuraad. Vanaf 1972 tot 2009 was hij werkzaam bij de provincie Zuid-Holland in diverse functies als civiel-planoloog, hoofd van de afdeling Lucht, Veiligheid en Geluid, hoofd afdeling Infrastructuur, kwartiermaker Grondzaken, projectleider Hollandsche IJssel en programmamanager Groene Hart.

Wij voegen de notitie van de heer van Meijgaarden, met zijn toestemming, toe als bijlage aan onze “Zienswijze MER RR” en “Inspraakreactie VO PIP”, en willen wij daarnaar verwijzen. (= Bijlage 2).

Wij verzoeken u die notitie als zijnde ingebracht ter adstructie en onderbouwing van onze overwegingen en bezwaren.

Enkele redenen waarom de verkeersprognoses in het MER RR naar het oordeel van de Bewonersvereniging “Feministenbuurt Voorschoten” niet (meer) kloppen, zijn:

- De voortdurende en steeds ingrijpendere economische crisis.
- Er zijn wel meer auto's, maar per saldo worden er met deze auto's aanzienlijk minder kilometers gereden. Er wordt selectiever met de auto omgegaan mede als gevolg van de hoge brandstofprijzen.
- Het ‘Nieuwe Werken’ waarbij werknemers gestimuleerd worden om een of meerdere dagen vanuit huis of een dichtbij huis gelegen locatie te werken, virtueel vergaderen.
- Sterke toename van internetgebruik en digitalisering waardoor drastische afname van het post- en koeriersverkeer.

A. Kantoren: momenteel staat 14% van de huidige beschikbare kantoorruimte leeg.

In een recent raadsvoorstel van de Gemeente Leiden wordt melding gemaakt van een sterke stijging (van 5% naar 14%) van de leegstand van kantoren in die stad. Een deel van deze leegstand in Leiden heeft een structureel karakter.

In **paragraaf 3 (De argumentatie van de door provincie Zuid-Holland genomen besluiten)** citeerden wij al uit een artikel in het Leidsch Dagblad van 2 augustus 2012, over de leegstand van kantoren in de Leidse regio.

Die blijkt al jarenlang structureel te zijn.

Het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland heeft in een recente update van de “Kantorenmonitor van Holland Rijnland” (te zien op de website www.hollandrijnland.net) gepubliceerd over dat structurele karakter van de kantorenleegstand in het werkingsgebied van het samenwerkingsorgaan.

Op deze website wordt hierover genoemd:

“Belangrijkste ontwikkelingen:

De kantorenvoorraad van Holland Rijnland is tussen 1 januari 2011 en 1 januari 2012 met 2% gegroeid naar ruim 1,5 miljoen m². Voor het grootste deel is dit het gevolg van de oplevering van het Achmea-gebouw nabij Leiden Centraal. Het aantal kantoorpanden is licht gedaald. Dit betekent dat de gemiddelde kantoor grootte is gestegen. 20% Van de kantoorruimte bevindt zich in de 16 panden van meer dan 10.000 m². Vorig jaar was dat nog 18% (15 panden). De totale voorraad in aanbouw was op 1 januari 2011 97 duizend m² en op 1 januari 2012 bijna 70 duizend m². De leegstand is gemiddeld in Holland Rijnland gestegen van 11,8% via 12,0% naar 12,8% op 1 januari 2012. Vooral in kantoren in de grootteklasse tussen 5 en 10 duizend m² is de leegstand gestegen. Van alle leegstaande panden in 2012 staat 58% meer dan twee jaar leeg”.

Einde citaat.

B. Bloemenveiling Flora: er is een sterke toename van de “virtuele veiling”. Hierbij worden partijen bloemen niet meer van de kwekerij naar de veiling gebracht en vervolgens naar de afnemer getransporteerd, maar worden de partijen door de kwekerij op internet geplaatst en vervolgens virtueel geveild.

Daarna worden deze rechtstreeks van de kwekerij naar de afnemer vervoerd. Dit heeft als gevolg dat er veel minder daadwerkelijk vervoer plaats vindt van partijen bloemen van en naar de veiling waardoor een drastische afname van de hoeveelheid transporten zal plaatsvinden.

In **paragraaf 11 (De aspecten van duurzaamheid, landschap, milieu en ecologie)** maken wij daarover nog een opmerking, waarnaar wij graag verwijzen.

Uit het MER RR kan ook worden geconcludeerd dat de variant “Churchill Avenue” op heel belangrijke criteria als ‘Doelbereik, Duurzaamheidsambities en Overige Milieueffecten’ hetzij aanzienlijk gunstiger, resp. minder negatief scoort, dan de variant ‘Zoeken naar Balans’.

De variant ‘Zoeken naar Balans’ lost de verkeersproblemen in Leiden en in het bijzonder op de route Dr. Lelylaan en Churchilllaan niet op omdat grote hoeveelheden verkeersbewegingen naar Leiden moeten of vanuit Leiden komen.

Wegens het ontbreken van in- en uitvoegmogelijkheden zal dit bestemmingsverkeer dus noodgedwongen blijven kiezen voor de “oude route”, d.w.z. via de Dr Leylaan en/of Churchilllaan in Leiden naar de omliggende stadsdelen van Leiden.

In de variant ‘Churchill Avenue’ zijn evenwel verschillende mogelijkheden voor aansluitingen op het aanliggende wegennet voorzien. Dit is een zeer belangrijke randvoorwaarde voor de bevordering van de economische bedrijvigheid in Leiden en omgeving. Dit aspect is in de variant ‘Zoeken naar Balans’ volstrekt afwezig.

Ter onderbouwing van het voorgaande citeren wij van de website van het Team Churchill Avenue het navolgende:

Toekomstvastheid en robuustheid:

- Qua toekomstvastheid scoort de Churchill Avenue **gelijkwaardig** met Zoeken naar Balans. Het rapport en herberekening van Goudappel toont dit aan. Churchill Avenue loopt niet vast in 2030.
- Churchill Avenue heeft een **gelijkwaardige restcapaciteit** als Zoeken naar Balans, indien dezelfde inpassing gebruikt wordt voor aansluiting Nieuw-Rhijngest, Doctor Lelylaan en Morsweg. Daarnaast kan met 2 extra rechtdoorstroken de knoop Leiden-West prima functioneren. Er is geen eerlijke vergelijking gemaakt over de restcapaciteiten tussen Churchill Avenue en Zoeken naar Balans.
- Qua robuustheid is alleen een oordeel gegeven, er is **geen kwantitatief onderzoek** uitgevoerd conform de criteria die het Rijk hanteert.

Tunnelveiligheid en risico's:

- Bij een correcte doorberekening van het QRA model verwachten wij dat de Churchill Avenue gewoon voldoet aan alle eisen voor **tunnelveiligheid**, en daarmee **vergunbaar** is.
- De vluchtstrook is **niet wettelijk vereist**, er is geen koppeling te maken met het zogenaamde ‘verjongingsprobleem’. De kosten wegen niet op tegen de maatschappelijke baten.
- Het maken van **wefbewegingen in de tunnel** is geen probleem. Met aanvullende maatregelen kan de iets hogere ongevalkans gemitigeerd worden.
- Het risico van bouwen van de Zoeken naar Balans tunnel in een veengebied wordt te laag ingeschat.

Kosten:

- Het verschil tussen Zoeken naar Balans optimaal en Churchill Avenue is **niet 229** miljoen, maar circa **70 tot 100** miljoen.
- Qua beschikbaar **budget** moet nog **50 miljoen** euro gevonden worden, dat hoeft geen obstakel meer te zijn!
- Deze 50 miljoen valt trouwens geheel binnen de ruime onzekerheidsmarge (160 miljoen).
- Zoeken naar Balans heeft nog veel **inpassingswensen** bij 5 grondgebiedgemeentes. De Churchill Avenue is met een volledige tunnel al helemaal ingepast.

Overige aangedragen problemen:

- Qua **luchtkwaliteit** scoort de Churchill Avenue beter dan ZnB met een eenvoudige aanvullende maatregel: aanjaagventilatoren bij de 3 tunnelmonden in de stad.
- **Tijdens de bouw** in de stad van de Churchill Avenue tunnel kan het verkeer gewoon doorrijden. Er treed geen verslechtering op ten opzichte van de referentiesituatie!

En dan zijn er natuurlijk de vele grote voordelen van de Churchill Avenue:

- Beter voor het **milieu en gezondheid**, het menselijke milieu zowel in als buiten de stad.
- Beter **verkeersontsluiting van Leiden zelf** Behoud en versterking groen en recreatiegebieden en natuurlijk milieu.
- Een nieuwe vitale **Leidse én regionale economie!**

Einde citaat.

Tot onze zeer grote teleurstelling en ongenoegen zijn deze gegevens niet meer meegenomen in de besluitvorming. En dat, terwijl juist de hiervoor, in **paragraaf 5 (Opmerkingen m.b.t. ontbrekende gegevens / informatie in de besluitvorming)** genoemde rapporten en gegevens de uiteindelijke onderbouwing moesten leveren c.q. ondersteunen voor het besluit ten aanzien van de tracékeuze voor de RijnlandRoute.

Daarom zijn wij van mening dat het besluit ten aanzien van de tracékeuze van de RijnlandRoute is genomen op ondeugdelijke gronden c.q. dat het besluit niet wordt gedragen door de aangegeven argumenten en derhalve in strijd is met het motiveringsbeginsel.

Paragraaf 7. De aantasting van ons leefklimaat.

Voor ons, bewonersvereniging, bewoners sportliefhebbers en recreanten, zijn de in de 'Samenvatting van het MER RR' genoemde "Overige milieueffecten" van groot belang. In het overzicht op bladzijde 25 van de Samenvatting van het MER RR zijn deze effecten bij elkaar gebracht.

De hier bedoelde aspecten: 'Veiligheid, Externe veiligheid, Gezondheid, Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie' zijn in genoemde Samenvatting van het MER RR samengebracht onder de noemer "Overige milieueffecten".

Welnu, deze "overige milieueffecten" raken direct aan ons **persoonlijke welzijn en welbevinden en onze gezondheid**.

Maar ook de andere in de "Samenvatting van het MER RR" genoemde aspecten hebben ingrijpende effecten op onze woon- en leefomgeving en zijn voor ons daardoor heel zwaarwegende factoren in onze bezwaren tegen de aanleg van de RijnlandRoute.

Wij doelen hier op de gevolgen zoals samengebracht onder de noemers "Doelbereik" en Duurzaamheids-ambities".

Want, de gevolgen door toename van de geluidshinder, luchtvervuiling en hinder van kunstlicht, wij hebben dat hiervoor al betoogd, zijn buitengewoon groot.

Immers, de voorziene aan te richten onherstelbare schade aan gezondheid en welzijn van aanwonenden, natuur, flora, fauna, recreatiemogelijkheden en waardevolle historische omgevingen en monumenten is enorm.

Welnu, in die samenvatting van beide groepen van gevolgen, de "Overige milieueffecten" en "Duurzaamheidsambities", blijkt dat de variant 'Churchill Avenue' ook beter scoort !!!!

In aansluiting hierop willen wij nog het volgende opmerken.

Volgens een artikel in het Leidsch Dagblad van 26 juli 2012 blijkt uit een onderzoek van de provincie Zuid-Holland dat veel mensen in de regio dagelijks last ondervinden van verkeer op provinciale wegen.

Uit dit inventariserende onderzoek is gebleken dat bijna 500 mensen in de dorpen Kaag en Braasem, Rijnwoude en Nieuwkoop last hebben van verkeerslawaaï. Bij ruim 200 mensen is er volgens de normen sprake van ernstige hinder. Bijna 100 mensen worden volgens dit onderzoek in hun slaap gestoord.

Volgens het artikel vallen Leiden en randgemeenten buiten het onderzoek omdat de provincie alleen de overlast heeft onderzocht op het platteland. Ook heeft de provincie uitsluitend gekeken naar wegen waarop meer dan 3 miljoen vervoersmiddelen per jaar voorbij komen. Voor die wegen gelden Europese normen voor geluidshinder.

Het onderzoek vormt de basis van een provinciaal plan voor de aanpak van geluidsoverlast door wegverkeer, aldus dit artikel.

Omdat de RijnlandRoute, indien die als zodanig wordt aangelegd, een zogeheten "regionale stroomweg" zal worden én omdat over die weg naar verwachting dan stellig meer dan 3 miljoen vervoersmiddelen per jaar voorbij zullen komen, kan het niet anders zijn dan dat ook voor de RijnlandRoute de Europese normen voor geluidshinder zullen moeten gelden.

Op een "regionale stroomweg" mag normaliter gereden worden met een snelheid van maximaal 90 kilometer per uur.

De RijnlandRoute, is in de variant "Zoeken naar Balans Optimaal", evenwel **ontworpen** voor rijsnelheden tot maximaal 100 kilometer per uur.

Maar volgens de presentatie in het MER en het VO PIP zal op de weg 'ZnB Optimaal' een maximum rijsnelheid gaan gelden van 80 kilometer per uur.

Dat zo zijnde, gaan wij er dan ook zonder meer vanuit dat het hiervoor bedoelde provinciale plan voor de aanpak van geluidsoverlast door wegverkeer volledig en onverkort van toepassing zal zijn op het ontwerp en de eventuele uitvoering van de RijnlandRoute. Maar ook op de inachtneming en handhaving van de wettelijke en Europese normen die behoren bij een ontwerp van een autoweg waar maximaal 100 kilometer per uur mag worden gereden.

Daarnaast willen wij erop wijzen dat de weg 'ZnB Optimaal' gesitueerd is **binnen de bebouwde kom** van ons dorp Voorschoten.

Immers, de weg zal dwars door ons dorp voeren en in ieder geval vlak langs onze woonbuurten en dwars door onze sportparken e.d.

Dat is een situatie die, naar ons oordeel, dé facto te vergelijken is met een "regionale stroomweg", ontworpen voor snelheden tot maximaal 100 kilometer per uur, **die voert dóór de bebouwde kom van Voorschoten**.

Zoals wij hiervoor al zeer nadrukkelijk hebben betoogd is dat alleen al voor ons als bewonersvereniging, als bewoners, sportliefhebbers en recreanten, een onaanvaardbare situatie waar wij met kracht van argumenten bezwaar tegen maken.

Een ander aspect dat wij hier te berde willen brengen is de **veiligheid**.

Want, zoals wij aan het begin van onze inspraakreactie al hebben aangegeven, komt de **veiligheid van onze woonomgeving** zeer in het geding.

Immers, de RijnlandRoute zou een doorvoerroute gaan worden voor zogeheten "gevaarlijke stoffen".

Het vervoer van deze "gevaarlijke stoffen" zou geweerd gaan worden van andere wegen, zoals de Utrechtse Baan in Den Haag, en verwezen worden naar een route over de RijnlandRoute.

Dergelijke transporten vinden plaats met om en nabij 736 vrachtauto's per jaar, ofwel 15 per (werk)week, dat is dus 3 vrachtauto's per werkdag, waarbij onze woonomgeving direct gevaar loopt.

In **paragraaf 11 (Externe veiligheid)** gaan wij daar verder op in. Wij willen daarnaar verwijzen.

Door de aanleg van een nieuwe autoweg, op het gekozen voorkeustracé door Voorschoten, zullen de **leefbaarheid voor de bewoners langs het tracé**, de natuur en het landschap onverantwoord worden aangetast !!

De RijnlandRoute, variant Zoeken naar Balans, inmiddels met de toevoeging OPTIMAAL, is in het inmiddels gepresenteerde 'VO PIP', zoals hiervoor al is gesteld, geprojecteerd op een afstand van slechts 90 meter !!! van onze woonbuurt, dwars dóór het sportpark, de volkstuinten en andere recreatieve voorzieningen. Hierdoor zal er **blijvende** schade worden aangericht en hinder worden ondervonden voor wat betreft onze woon- en leefsituatie, ons maatschappelijk belang.

Dit zal zijn zowel tijdens de bouw alsook **blijvend daarna**, terwijl daar in de huidige situatie helemaal géén sprake is van hinder door autoverkeer op het beoogde tracé.

Wij zullen ons dan ook met alle ons ten dienste staande middelen verzetten tegen het willens en wetens door de overheid veroorzaken van deze permanente aantasting van onze gezondheid en ons leefmilieu.

Indien evenwel alsnog gekozen wordt voor aanleg van de Churchill Avenue dan zal er voor de om- en aanwonenden van die variant sprake zijn van een **blijvende vermindering** van de al jaren bestaande verkeershinder aldaar.

Om deze en meer redenen is de aanleg van de RijnlandRoute volgens de variant 'Churchill Avenue' de allerbeste keuze en daarvoor pleiten wij dan ook nogmaals en met kracht van hiervoor genoemde argumenten.

Paragraaf 8. De bedreiging van onze gezondheid (algemeen).

In het 'VO PIP' is er sprake van de aanleg van een tunnel van om en nabij 900 meter, gerekend vanaf de Oostvlietpolder in Leiden, en onder Voorschoten.

Dat lijkt mooi, de aanleg van *een deel* van de RijnlandRoute in een tunnel, maar dat is het niet, het is althans volstrekt onvoldoende.

Want, volgens het 'VO PIP' zou de tunnelmond, aan de westelijke kant, precies komen te liggen in een gebied waar de afstand tussen de RijnlandRoute en de "Feministenbuurt" op zijn smalst is !!!

Bovendien zou het weggedeelte van de RijnlandRoute, zoals gepresenteerd in het 'VO PIP' in dit gebied komen te liggen in een verdiepte ligging. Dat wil zeggen een "open bak" met daarin ruimte voor 2 x 4 rijstroken én aan elke kant een vluchtstrook.

Volgens meteorologische gegevens is in onze leefomgeving een stevige zuidwesten- tot westenwind het meest voorkomend.

Dat hangt dan samen met Atlantische depressies en bijbehorende neerslagzones die van west naar oost over ons land schuiven.

Dit heeft tot gevolg dat de bewoners van de wijk Noord-Hofland, waaronder de "Feministenbuurt" in Voorschoten vrijwel altijd de luchtvervuiling, het geluid en de geluidhinder van het verkeer op en over de RijnlandRoute zullen moeten ervaren. Immers, deze weg is ten zuiden van de wijk Noord-Hofland geprojecteerd en grenst direct aan onze woonbuurt de "Feministenbuurt" en voert zelfs door / over het sportpark.

Gezien deze situatie - die overwegend zuidwestelijke luchtstroming in dit gebied- zou er vanuit de hiervoor bedoelde tunnelmond een **geconcentreerde vorm van luchtvervuiling** ons deel worden (**CO2, fijnstof en zeer fijn stof**) **evenals dat het geval zal zijn vanuit het verder verdiept aangelegde OPEN gedeelte van de weg.**

Van die luchtvervuiling krijgen wij als bewoners van de "Feministenbuurt" in Voorschoten de volle laag.

Dit zal ook overigens ook gelden voor de bewoners van de naastgelegen woonbuurt "Het Wedde".

Daarnaast zullen wij dus ook nog te maken krijgen met een grote hoeveelheid **hinder van geluid en licht** vanuit dit 'verkeersriool'.

In het MER worden de negatieve effecten op de luchtkwaliteit in de omgeving van tunnelopeningen ook erkend.

Zo wordt op blz. 17 van de Samenvatting 2.0 van de MER erkend dat de Churchill Avenue de meest milieuvriendelijke oplossing is.

Maar bij de tunnelopeningen zijn er negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Een citaat uit deze samenvatting luidt:

"Zonder aanvullende maatregelen komt de vuile lucht uit de tunnel hier naar boven.

Deze negatieve effecten zijn met aanvullende maatregelen (zoals geforceerde ventilatie) te beperken maar waarschijnlijk niet geheel te voorkomen."

Welnu, een dergelijke situatie zal zich uiteraard in dezelfde vorm en omvang voordoen bij de tunnelopeningen van de autoweg Zoeken naar Balans, variant Optimaal.

De westelijke tunnelopening is volgens het 'VO PIP' namelijk precies geprojecteerd nabij onze woonbuurt !!!

Daar waar om en nabij 1000 mensen wonen maar evenzeer nabij een (resterend) deel van een sportpark.

En behalve deze *geconcentreerde vorm van luchtvervuiling*, komende uit de tunnelopening, krijgen wij in onze woonbuurt dan verder te maken met de meerdere luchtvervuiling, de geluids- en lichtoverlast uit de open bak die verder langs onze woonbuurt voert richting de rijksweg A-44.

Het bestaande goede leefmilieu wordt volledig verwoest! Het wonen wordt van aangenaam tot ongewenst!

Onaanvaardbaar dus!

Kortom, de aanleg van **een deel van de RijnlandRoute in een tunnel** is voor onze bewonersvereniging dan ook geen enkele verbetering.

Paragraaf 9. De bedreiging van onze gezondheid (luchtvervuiling, hinder van geluid en licht).

Zoals in de hiervoor staande paragrafen 7 en 8 al is aangegeven zijn wij zeer bezorgd over de nadelige gezondheidseffecten die de aanleg van de RijnlandRoute door onze woonomgeving zal bewerkstelligen.

Althans, indien die aanleg zou plaatsvinden zoals door uw college is gepresenteerd in het 'VO PIP'.

Immers, luchtvervuiling en hinder van geluid en licht is schadelijk en dus een gevaar voor de gezondheid van de bewoners en dat tot in lengte van dagen.

En een nieuwe autoweg in en door een woonomgeving veroorzaakt **per definitie** ernstige luchtverontreiniging en hinder van geluid- en licht.

Het kan dan ook niet anders of dit heeft o.a. zeer nadelige effecten en gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden en allen die gedurende kortere of langere tijd daar verblijven, bijv. naar school gaan, sporten of recreëren.

Deze feiten mogen bij uw college als zijnde bekend worden verondersteld, maar spelen klaarblijkelijk een ondergeschikte of geen rol.

Als dan bedacht wordt, dat het voor hetzelfde geld anders en beter kan door een keuze voor de Churchill Avenue, dan moet wel worden geconcludeerd, dat onlangs een zeer onverantwoorde beslissing is genomen !

Dat de in dit punt bedoelde nadelige gezondheidseffecten géén onbewezen stellingen zijn moge blijken uit de inmiddels vele, meer dan duidelijke en wetenschappelijk bewezen onderzoeken die over dit soort problemen zijn ingesteld, o.a. door de Katholieke Universiteit Leuven, het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en vele anderen.

Om de door ons genoemde gevaren van luchtvervuiling en het vervoer van gevaarlijke stoffen, alsmede de hinder van geluid en licht voor de volksgezondheid te staven met argumenten willen wij uw college wijzen op de **navolgende publicaties en rapporten.**

Wij willen daarnaar verwijzen en beroepen ons daarop.

A. Publicaties met betrekking tot Luchtvervuiling, Geluidhinder en Lichthinder(vervuiling):

- De op 16 april 2011 door de VARA via de televisie uitgezonden **ZEMBLA-documentaire**, getiteld: **“Stikken aan de snelweg”** met als ondertitel *“Over de strijd van de burger om schone lucht”*;
In deze documentaire wordt glashelder en overduidelijk uiteengezet wat de aanleg van autowegen vlak langs of door woonomgevingen teweeg brengt en dat dit onder andere ernstige schade toebrengt aan de gezondheid van de aan- en omwonenden.
- In het artikel “Tunnelfiltering A2 kost niets”, d.d. 29 oktober 2009, over de bouw van de tunnel “De Groene Loper” in Maastricht wordt gemeld dat ook deze tunnel zonder maatregelen tegen fijnstof en stikstofoxiden dreigt te worden gebouwd. Dit, terwijl dit volgens met name genoemde technici niet nodig is en met een nieuw ontworpen filtersysteem geen (extra) geld kost. Zie voor dit artikel het webadres: www.filterdetunnel.nl
- Het onlangs verschenen boek **“Gebakken lucht”** van Kees van Oosten, o.a. socioloog, planoloog en jurist, gespecialiseerd in bestuurs- en milieurecht in het bijzonder luchtverontreiniging.
Daarin wordt glashelder aangetoond dat het luchtkwaliteitsbeleid in Nederland helemáál niet beter gaat, zoals door overheden wordt beweerd. In tegendeel, de “luchtkwaliteit” wordt door de overheid gewoon ‘schoongerékend’.
- Het **ASTMA Fonds**, heeft in haar blad “Longwijzer” van april 2012, nog eens duidelijk gewezen op de vorig jaar aan de Tweede Kamer aangeboden petitie om haar ernstige verontrusting uit te spreken over het overheidsbeleid m.b.t. luchtvervuiling door autoverkeer. Deze waarschuwing wordt herhaald in het Jaarverslag 2011 voor de leden van het ASTMA Fonds, dat is gepubliceerd in mei 2012.
- Bovendien wordt door het **ASTMA Fonds**, in het blad “Longwijzer”, nr. 4 – 2012, verschenen in juni 2012, in een artikel van Dr. Marieke Dijkema (zij studeerde Milieuhygiëne en is gepromoveerd op gezondheidseffecten van luchtvervuiling) gepubliceerd dat:
“vooral langs snelwegen de lucht sterk is vervuild. Hoge concentraties van fijn stof, roet en stikstofdioxide. Hoe verder je daar vandaan blijft, hoe beter het is. Daarom is het van groot belang dat scholen niet te dicht bij drukke wegen staan. En zelfs binnenshuis kan de luchtvervuiling sterk verschillen. Omdat we veel tijd in de slaapkamer doorbrengen, is het dus gezonder om aan de rustige kant van het huis, dus aan de kant waar geen auto's rijden, te gaan slapen”.
- En verderop wordt in hetzelfde blad een Brits onderzoek genoemd dat is gepubliceerd in de ‘Sunday Times’.
In dat onderzoek is gebleken dat kleine vervuilde luchtdeeltjes via de longen in het bloed komen en zorgen voor verschillende ontstekingen. Dat geeft bij kinderen een verminderde longgroei en –functie.
- De hiervoor genoemde inzet en publicaties van het **ASTMA Fonds** hebben ook geleid tot een publicatie op de website van genoemd fonds, met de titel “Gezondheid voorop bij RijnlandRoute”, d.d. 10 juli 2012.
In dit artikel wordt opgeroepen dat de gezondheid van de omwonenden gewaarborgd moet zijn omdat luchtvervuiling door het verkeer, met name fijn stof en roet, een **risico** vormen voor de gezondheid van mensen. Het ASTMA Fonds roept het rijk, de provincie en gemeenten op om de gezondheidsrisico's te onderkennen en de omwonenden hiervoor te beschermen. Dat kan door in het **Inpassingsplan voor de RijnlandRoute** effectieve

maatregelen te nemen. De GGD-en van de betrokken gemeenten zijn de aangewezen instanties om de gezondheid van de omwonenden te waarborgen, aldus deze publicatie.

- Het **Nederlands Instituut voor onderzoek van de Gezondheidszorg (NIVEL)** wijst in een publicatie op hun website d.d. 16 juli 2012, dat longaandoeningen (zoals astma, COPD en longemfyseem) leiden tot hoger ziekteverzuim, vermoeidheid, stress en spanning of concentratieproblemen. Bovendien is het ziekteverzuim en de arbeidsongeschiktheid van mensen met een longaandoening beduidend hoger dan gemiddeld.
- In het dagblad "**Gazet van Antwerpen**", d.d. 8 augustus 2012, is een artikel geplaatst met de kop "Fijn stof kost elke Vlaming halfjaar van zijn leven". Uit een onderzoek van de **Vlaamse Milieumaatschappij**, gedaan aan de hand van een complex model, ontwikkeld door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, is berekend hoe groot de impact is van fijn stof op een mensenleven. Gebleken is dat fijn stof (kleine roetdeeltjes die bijv. door uitlaten van auto's worden uitgestoten) schadelijker is dan naast een roker zitten. "Een gezonde Vlaming verliest drie dagen in een jaar door de gevolgen van fijn stof", aldus het onderzoek.
- Het **Platform voor verkeersdeskundigen "Verkeersnet.nl"** heeft op 16 april 2012 gepubliceerd dat "verkeerslawaaai leidt tot ernstige gezondheidsproblemen" en jaarlijks zelfs tot tien- tot een honderdtal doden. Dit blijkt uit een literatuurstudie, gepubliceerd op 12 april 2012, naar de relatie wegverkeerslawaaai versus gezondheid en leefbaarheid, uitgevoerd in opdracht van het programma 'Stiller op weg naar een gezonde stad', van het **Ministerie van Infrastructuur en Milieu**.
- Op 25 april 2012 publiceerde "**Kraam Support On Line**" dat luchtverontreiniging (m.n. blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide) de gezondheid van moeder en kind beïnvloeden. Gevolg: zwangerschapshypertensie, hogere bloeddruk, te vroeg geboren kinderen en lager geboortegewicht. Dit is gebleken uit onderzoeken van het **Erasmus Medisch Centrum en TNO** in een grootschalige "Generation R Studie".
- Op 9 mei 2012 publiceerde het **Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu** dat de lidstaten van de **Verenigde Naties** het eens zijn geworden over een emissiereductie van stoffen als zwaveldioxide, stikstofoxiden, ammoniak en vluchtige organische koolwaterstoffen. Deze verontreinigingen komen onder meer door verkeer en veeteelt.
- Volgens de informatie van het **Kenniscentrum InfoMil, Agentschap NL van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu**, zijn per 1 juli 2012 wijzigingen van kracht geworden in de *Wet Milieubeheer*. Naar wij begrepen hebben heeft dit ook gevolgen voor de *Wet geluidhinder* en de onderliggende besluiten en regelingen die hiermee samenhangen. Dit betreft met name de aanleg / wijziging van een verkeersweg en voor het bouwen langs een verkeersweg, voor de zones langs wegen en de effecten voor geluidsgevoelige bestemmingen langs hoofdwegen en overige wegen.
- Op 12 april 2012 is verschenen de "*Literatuurstudie naar de relatie wegverkeerslawaaai versus gezondheid en leefbaarheid*". Deze literatuurstudie is uitgevoerd in opdracht van het programma "Stiller op Weg", door Agentschap NL (dit is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) en CROW (dat is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zie voor deze studie het webadres:
[http://www.dgmr.nl/fileadmin/DGMR/Nieuws/2012/04-apr/literatuurstudie naar de relatie wegverkeerslawaaai versus gezondheid en leefbaarheid.pdf](http://www.dgmr.nl/fileadmin/DGMR/Nieuws/2012/04-apr/literatuurstudie%20naar%20de%20relatie%20wegverkeerslawaaai%20versus%20gezondheid%20en%20leefbaarheid.pdf)
- Op de website van het **Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)** van het Ministerie van het Ministerie van Volksgezondheid en Sport, wordt een kaart gepubliceerd met de "Indicatie Geluidsbelasting 2008". Dit is een zogeheten 'cumulatieve geluidkaart voor wegverkeer, railverkeer en luchtvaart'. Deze geluidkaart geeft een indicatie van de geluidskwaliteit in de leefomgeving. De indicatie van geluidskwaliteit heeft betrekking op de situatie buitenshuis. Als op deze geluidkaart wordt ingezoomd op de situatie in onze leefomgeving, d.w.z. de woningen aan de rand van de "Feministenbuurt" te Voorschoten, (Joke Smitlaan, Suze Groeneweg en Mathilde Wibauterf) dan blijkt daaruit de volgende waardering: "Lden in dBA 46 – 50" en 'Indicatie geluidskwaliteit in de omgeving: **Goed.**'
- Op 16 september 2011 heeft TNO een rapport gepubliceerd over "*Maatregelen voor het beperken van verkeersgeluid bij de tunnelmonden van rijksweg N14 te Leidschendam-Voorburg*". Dit onderzoek vond plaats in het kader van verkeersgeluid en verkeersveiligheid. Zie voor dit rapport het webadres:
[http://www.leidschendam-voorburg.nl/public/Milieu/Geluid/TNO-rapport%20geluidmaatregelen%20naar%20NoRaH%20\(N14\)%20-%20def%20versie%202016-09-2011.pdf](http://www.leidschendam-voorburg.nl/public/Milieu/Geluid/TNO-rapport%20geluidmaatregelen%20naar%20NoRaH%20(N14)%20-%20def%20versie%202016-09-2011.pdf)
- Reeds in 1999 werd er een artikel gepubliceerd over "**een technische beoordeling van de effectiviteit van geluidsschermen**".
In dat artikel is gepubliceerd een Nederlandstalige samenvatting van de I-INCE publication 98-1 "Technical assessment of the effectiveness of noise walls".
Dit rapport is een 'draft report' van het 'International Institute of Noise Control Engineering' en is opgesteld door een

internationale commissie met leden uit 14 landen.

Het betreffende artikel is te vinden op het webadres:

http://www.dgmr.nl/uploads/media/Geluid_1999.pdf

- Op de website van het **Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)** zijnde een inhoudelijk onafhankelijk onderzoeksinstituut op het gebied van milieu, natuur en ruimte, dat organisatorisch onderdeel is van de Rijksoverheid en dat ressorteert onder het **Ministerie van Infrastructuur en Milieu**, wordt ten aanzien van de 'Fysieke Leefomgeving' gerapporteerd over o.a. de gezondheidseffecten van bijv. fijn stof en geluidhinder in de leefomgeving. Een constante factor in deze rapportages is dat door langdurige blootstelling aan luchtvervuiling en geluidhinder de gezondheidssituatie van omwonenden onmiskenbaar wordt benadeeld. En dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit op dit moment vooral op lokaal niveau nog worden overschreden bij snelwegen en drukke straten in binnensteden.
- Ook willen wij wijzen op verschillende publicaties met betrekking lichthinder c.q. lichtvervuiling, te weten:
 - Rapport d.d. 30 november 2000 van de Gezondheidsraad, aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij met een advies over 'Hinder van nachtelijk kunstlicht voor mens en natuur'.
Zie voor dit rapport het webadres: <http://www.gr.nl/sites/default/files/00@25N.PDF>
 - Alterra-rapport 778, Research Instituut voor de Groene Ruimte, d.d. 2003, m.b.t. de "Lichtbelasting, een overzicht van de effecten op mens en dier".
Zie voor dit rapport het webadres:
<http://www2.alterra.wur.nl/Webdocs/PDFFiles/Alterrarapporten/AlterraRapport778.pdf>
 - Diverse publicaties van het 'Platform Lichthinder' hetwelk sinds 2000 de Nederlandse vertegenwoordiger is van de 'International Dark Sky Association, dat is de Amerikaanse 'lichthinderorganisatie' met afdelingen over de hele wereld.
Zie voor publicaties van dit platform het webadres: www.platformlichthinder.nl

Onze bewonersvereniging vraagt zich af, gezien het vorenstaande, óf en hoe de gepresenteerde planvoorbereiding, het MER RR en het VO PIP, en visievorming zich verhoudt met de vigerende wet- en regelgeving ten aanzien van de hinder van geluid en licht, de luchtkwaliteit en de bestrijding c.q. voorkoming van lucht- en milieuvervuiling, in het algemeen en die veroorzaakt wordt door verkeersbewegingen in het bijzonder.

Ten aanzien van deze aspecten wordt de toelaatbaarheid van de gepresenteerde plannen voor de aanleg van de RijnlandRoute voor wat betreft de situering door Voorschoten en in het bijzonder ten opzichte van de woonbuurt "Feministenbuurt" door onze bewonersvereniging ernstig betwijfeld.

B. Luchtvervuiling.

In deze sub-paragraaf willen wij specifiek ingaan op de luchtvervuiling die er zal ontstaan door en vanwege het autoverkeer op en over de RijnlandRoute en de gevolgen daarvan voor onze woonomgeving en de leefkwaliteit o.a. bij het verblijven in de open ruimte (recreëren en sportieve activiteiten).

Zoals eerder genoemd voorziet het ontwerp van de Rijnlandroute in de realisatie van een ongeveer 900 meter lange tunnel met een tunnelmond ter hoogte van de Admiraal de Ruytersingel. De uitstoot van allerlei schadelijke stoffen zal bij een wind uit het zuidwesten vrijwel het gehele jaar onze woonwijk overspoelen.

Naast de uitstoot uit de tunnelmond baart het vrijkomen van schadelijke stoffen uit de tunnelbak ons ook grote zorgen. Deze zorgen worden door uw college in de uitgebrachte stukken ook gedeeld.

Het is vrij eenvoudig om middels de vele uitgebrachte rapporten en publicaties aan te tonen dat de uitstoot van schadelijke stoffen veroorzaakt door het verkeer op de RijnlandRoute onherstelbare gezondheidsschade aanricht bij de omwonenden. Toch leek het ons raadzaam om in korte omschrijvingen een aantal gevolgen voor deze categorie mensen even op een rijtje te zetten te weten:

- Vervuilde luchtdeeltjes in longen bij kinderen welke een verminderde longgroei en functie als gevolg hebben.
- Zwangere vrouwen krijgen zwangerschapshypertensie, hogere bloeddruk, vroeggeboorte en/of een lager geboortegewicht van het kind.
- Een levensduurverkorting van gemiddeld een jaar voor volwassenen.
- Dragen bij aan het ontstaan van hart en longziekten, acute en chronische bronchitis en astma.

In het voorgaande punt A. hebben wij een en ander al genoemd met bronvermeldingen.

C. Geluidhinder.

In aanvulling op het voorgaande opgemerkte over het aspect 'geluidhinder' willen wij daaraan nog het volgende toevoegen.

I. Relatie verkeerslawaaï versus gezondheid.

In vergelijking tot de huidige situatie is vast te stellen dat wij als bewoners na de realisatie van de weg geconfronteerd worden met een ernstige aantasting van onze gezondheid en leefomgeving veroorzaakt door verkeerslawaaï.

In het hiervoor staande **punt A** hebben wij genoemd dat de "Literatuurstudie naar de relatie tussen wegverkeerslawaaï versus gezondheid en leefbaarheid" dit aantoont.

Van de omgevingsfactoren staat verkeerslawaaï ná fijn stof en verkeersongevallen zelfs als derde gerangschikt in de lijst van grootste veroorzakers van gezondheidsproblemen.

Onze bewonersvereniging wijst er voorts nadrukkelijk op dat de geluidskwaliteit in onze woonomgeving, die blijktens de "Geluidkaart" van het RIVM per 2008 goed was en door de bewoners ook als zodanig is en wordt ervaren, gewaarborgd dient te worden en TENMINSTE op dat niveau wordt gehandhaafd.

Voor wat betreft onze bewonersvereniging is de hier bedoelde in 2008 vastgestelde indicatie van de geluidskwaliteit de **NULMETING**.

II. Maatregelen beperken verkeerslawaaï bij tunnelmonden.

Conform het door u gepresenteerde VO PIP zal één van de tunnelmonden (van de voorgestelde tunnel van \pm 900 meter lang) gesitueerd worden naast de bestaande Admiraal de Ruytersingel, ter hoogte van het bestaande clubhuis van de Honk- en Softbalvereniging "Adegeest".

In het hiervoor staande **punt A** hebben wij genoemd dat TNO in opdracht van de gemeente Leidschendam-Voorburg op 16 september 2011 een rapport heeft uitgebracht over een onderzoek over welke maatregelen nodig zijn om het verkeerslawaaï te beperken bij de tunnelmond van de N14 in deze gemeente.

De conclusie uit dit rapport luidt dat: "een te realiseren overkapping over het open gedeelte een vermindering van het verkeerslawaaï tot gevolg zal hebben".

Uit dit onderzoek en rapport blijkt dat er uit tunnelmonden verkeerslawaaï voortkomt. En, hoewel er dan geluidsbeperkende maatregelen zouden kunnen worden getroffen, feit blijft dat er sprake is van verkeerslawaaï en dat is nu precies datgene waartegen wij protesteren en ageren.

III. Transport van verkeerslawaaï vanuit de open tunnelbak.

De Rijnlandroute zou ter hoogte van onze wijk volgens het VO PIP worden uitgevoerd in een zogenaamde open tunnelbak, voorzien van verticale betonnen wanden, welke verdiept (4 meter onder het maaiveld) zouden worden aangelegd.

Uit de door uw college gepresenteerde documentatie daarover is niet op te maken of de wanden van de tunnelbak zouden worden voorzien van geluidsisolerende wandbekleding.

Tevens is, blijktens die documentatie, niet voorzien in de toepassing van geluidsschermen.

In het hiervoor staande **punt A** hebben wij genoemd het in 1999 gepubliceerde artikel over "een technische beoordeling van de effectiviteit van geluidsschermen".

In dat artikel zijn o.m. een tweetal figuren (nr. 2 en 3) opgenomen die aantonen hoe in onze situatie het geproduceerde geluid vanuit de tunnelbak via de verticale betonnen wanden wordt getransporteerd naar onze woonomgeving.

In het algemeen heeft de hiervoor bedoelde commissie geconcludeerd, dat het toepassen van geluidsschermen een effectieve methode is om geluid te bestrijden. Hiervoor zal over het algemeen een geluidsscherm tussen 2 tot 6 m hoogte toegepast worden.

Maar, het moge duidelijk zijn dat het aanbrengen van geluidsschermen van een dergelijke hoogte en omvang volstrekt geen aanwinst zijn voor de woonomgeving en het woonklimaat.

Integendeel, er ontstaat een zeer massieve barrièrewerking ten opzichte van de huidige situatie waarbij er sprake is van volkomen vrij uitzicht !!!

En daarom moet, naast alle andere bezwaren, een dergelijke toepassing van geluidsschermen uit esthetisch oogpunt worden afgewezen.

IV. Rijsnelheid op de RijnlandRoute.

Zoals wij reeds hebben opgemerkt in **paragraaf 7 (De aantasting van ons leefklimaat)**, is de RijnlandRoute, variant "Zoeken naar Balans Optimaal" in het MER en het VO PIP gepresenteerd als een weg waar een maximum rijsnelheid zal gaan gelden van 80 kilometer per uur.

Naar wij hebben begrepen is de RijnlandRoute, variant "Zoeken naar Balans Optimaal", een zogeheten "regionale stroomweg" waar normaliter gereden mag worden met een snelheid van maximaal 90 kilometer per uur.

Echter, de weg is **ontworpen** als "regionale stroomweg" voor rijsnelheden tot maximaal 100 kilometer per uur.

Een snelheidsverlaging zal overigens voor de "Churchill Avenue" van invloed zijn op de capaciteit van de weg en daardoor de betekenis van deze variant als "meest milieuvriendelijke alternatief" (MMA) volledig realiseren.

D. Lichthinder.

In dit onderdeel willen wij uw bijzondere aandacht vragen voor het aspect "lichthinder".

De woningen aan de zuidelijke buitenrand van de "Feministenbuurt" in Voorschoten hebben al te maken met dit gegeven vanwege de verlichting van de nabijgelegen sportvelden. De verlichting van deze sportvelden kan zich vrij naar o.a. de woonomgeving verspreiden.

Echter, de duur van deze verlichting is beperkt omdat die gewoonlijk maar enkele uren en tijdens een paar avonden per week in gebruik is. En daardoor blijft ook de lichthinder voor de omgeving beperkt.

I. Technische aspecten.

Anders zou deze **lichthinder** worden wanneer de RijnlandRoute, zoals gepland in de variant "Zoeken naar Balans Optimaal" in een **open bak** van enkele honderden meters langs onze woonomgeving zou voeren.

Want een dergelijke autoweg door een open bak, met weerszijden betonnen wanden, zal zonder twijfel een goede verlichting moeten hebben.

Immers, uit veiligheidsoverwegingen kan het niet anders zijn dan dat een dergelijk wegtraject goed verlicht wordt.

Daarvoor zullen dan metershoge verlichtingsmasten moeten worden geplaatst.

Hoe dit zou gaan uitwerken voor wat betreft de uitstraling van die wegverlichting naar de naastliggende (woon)omgeving is onduidelijk.

Wel zal duidelijk zijn dat de verlichtingsduur van deze wegverlichting vele malen langer zal zijn dan van de huidige verlichting van de sportvelden. In ieder geval zal die wegverlichting branden gedurende de schemer- en de nachtelijke uren. En juist in die nachtelijke uren ontstaat de lichthinder voor de mensen die wonen aan de zuidelijke buitenrand van de "Feministenbuurt". De hoofdslaapkamers in die woningen zijn vrijwel allemaal aan die kant van woningen gesitueerd. Daarom, willen wij er in dit stadium al heel nadrukkelijk op wijzen dat er grote aandacht moet zijn voor de wegverlichting, de soort van te plaatsen lampen (armaturen en lichtbronnen), duur van de verlichting (dimmen en doven), goede wegmarkering en andere innovatieve vormen van wegverlichting.

Indien en voorzover nodig refereren wij hier graag aan de publicaties van het 'Platform Lichthinder' en door hen genoemde voorbeelden van nieuwe vormen van weg-, straat- en omgevingsverlichting.

Dit platform staat voor het behoud van duisternis als een kwaliteit van onze leefomgeving.

Sinds 2000 is het 'Platform Lichthinder' de Nederlandse vertegenwoordiger van de 'International Dark Sky Association, dat is de Amerikaanse 'lichthinder-organisatie' met afdelingen over de hele wereld.

II. Lichtvervuiling tast onze gezondheid aan.

Naast de hiervoor genoemde technische aspecten van lichthinder willen wij ook wijzen op de nadelige gezondheidseffecten van lichthinder of ook wel "lichtvervuiling" genoemd.

Zoals hiervoor gezegd zou op de RijnlandRoute in de verdiept uitgevoerde tunnelbak vanwege de verkeersveiligheid elektrische wegverlichting toegepast moeten worden.

Dit zal op onze bestaande woonomgeving een behoorlijke lichtvervuiling veroorzaken.

In toenemende mate wordt er terecht meer aandacht besteed voor onderzoek naar de gevolgen van lichtvervuiling.

Vast staat dat het grote invloed heeft op de flora en fauna. Maar ook op mensen heeft het invloed. Directe gevolgen zijn o.a. verstoringen van ons waakslaapritme en de biologische kalender met alle gevolgen van dien.

Een ander erg vervelend gevolg voor mensen is het verminderd aanmaken van 'Melatonine'.

Dit hormoon wordt in ons lichaam aangemaakt wanneer het donker is. Melatonine heeft een remmend effect op kwalijke processen zoals het ontstaan van kanker. Hiermee wordt de kracht van het menselijk afweersysteem ernstig ontregeld.

Vele onderzoeken ondersteunen deze conclusie. Recent was nog in het nieuws de constatering dat vrouwen die in nachtdiensten werken 1,5 maal zo veel kans hebben op borstkanker dan vrouwen die in dagdienst werken.

Ook om deze redenen moeten wij de aanleg van de RijnlandRoute door onze woonomgeving afwijzen.

E. Vervoer van Gevaarlijke Stoffen.

Dit aspect raakt, net als de luchtvervuiling, geluidhinder en lichthinder, direct aan de bedreiging van onze gezondheid.

Gezien de importantie van het "vervoer van gevaarlijke stoffen" voor ons welzijn, onze veiligheid en de kwaliteit van onze leefomgeving hebben wij er daarom een afzonderlijke paragraaf aan gewijd, te weten paragraaf 13 – De externe veiligheid.

Wij mogen u daarnaar volledigheidshalve verwijzen.

De voorgaande in deze paragraaf 9 en verder in paragraaf 13, genoemde aspecten van bedreigingen voor onze gezondheid in aanmerking genomen, willen wij, met kracht van de aangevoerde argumenten, nog eens heel nadrukkelijk stellen dat de aanleg van de RijnlandRoute door onze woonomgeving *op de wijze zoals door uw college is voorgesteld* voor onze bewonersvereniging onaanvaardbaar is.

De betere alternatieven zijn en blijven de "no-regretmaatregelen, resp. de aanleg van de RijnlandRoute in de variant "Churchill Avenue".

Paragraaf 10. De onjuiste afweging van de tunnelaspecten.

Voor wat betreft de eventuele aanleg van de RijnlandRoute in een tunnel is in de voorafgaande periode veel gesproken en geschreven, o.a. door het Team Churchill Avenue.

Een vaak terugkerend onderwerp van discussie hierbij was o.a. de 'tunnelveiligheid' en de 'vergunbaarheid' bij aanbesteding en aanleg.

De vigerende wetgeving uit 2006 zou ten aanzien van de aanleg van tunnels, in het bijzonder v.w.b. veiligheidsvoorschriften en standaardisatie m.b.t. het ontwerp, aanleg en beheer onduidelijk zijn.

Daardoor ontstond daarover veel discussie en uiteindelijk kwam er geen overeenstemming.

Tijdens de door de Statencommissie voor Verkeer en Milieu gehouden hoorzitting heeft de door het Team Churchill Avenue aangedragen deskundige op het gebied van de tunnelwetgeving nadrukkelijk gesteld, dat de 'Churchill Avenuetunnel' vergunbaar is! Wij hebben dat in **paragraaf 6 (De verkeersprognose)** ook genoemd.

In uw uiteindelijke besluitvorming bent u aan die "vergunbaarheid" volledig voorbij gegaan.

Wij wijzen er daarom thans voor wat betreft onze "Inspraakreactie VO PIP" nog eens nadrukkelijk op dat er nieuwe tunnelwetgeving aanstaande is. Het wetsontwerp hiervoor is inmiddels de Raad van State gepasseerd en ligt nu bij de Tweede Kamer der Staten Generaal. Het onderwerp is door het parlement niet controversieel verklaard.

De nieuwe wet stelt duidelijke normen waarover in het voortraject met alle betrokken partijen goed overleg is geweest.

Door een betere standaardisatie van techniek, bediening, organisatie en beheer, blijkt het goed mogelijk dat “tunnels beter presteren tegen lagere kosten en met minder personele inzet”.

De hier bedoelde standaardisatie zal naar verwachting in september 2012 gereed zijn voor vaststelling door het bestuur van Rijkswaterstaat. Een en ander is gepubliceerd in het blad “Geel”, d.d. juli 2012, van Rijkswaterstaat.

Gelet op het vorenstaande pleiten wij er nadrukkelijk voor om de mogelijkheden van de nieuw komende ‘tunnelwetgeving’ volledig in beeld te brengen en toe te passen op het onderzoek dat aan de hand van ingediende moties en amendementen door uw college is toegezegd voor wat betreft de aanleg van de RijnlandRoute.

Paragraaf 11. De aspecten van duurzaamheid, landschap, milieu en ecologie.

Het is heden ten dage, begin 21^e eeuw, met de thans bekende inzichten toch ondenkbaar en onbestaanbaar om een **nieuwe autoweg – niet ondergronds - dwárs dóór een woongemeenschap, en vlák langs woningen** aan te leggen en daardoor onherstelbare schade toe te brengen aan de (sociale) structuur van een gemeenschap, de woonkwaliteit en de gezondheid van burgers.

Maar ook de in deze regio (blijkens cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek) zeer schaars aanwezige natuur te vernietigen, hetgeen ook grotendeels zou gebeuren met aanwezige sport- en recreatievoorzieningen

in het gebied waar de Rijnland Route, variant “Zoeken naar Balans Optimaal” is geprojecteerd in het “VO PIP”.

Een en ander is flagrant en 100% in strijd met uw eigen beleid op het gebied van **duurzaamheid**, landschap, milieu en ecologie.

De enige nog bestaande en zeer smalle ecologische verbinding tussen het Groene Hart en de duinen wordt bijvoorbeeld totaal vernietigd !

De in de eerder door uw college gepresenteerde “Visievorming Ruimtelijke inpassing RijnlandRoute”, van het Bureau Brons en Partners, genoemde (hoge) kwaliteiten van de situatie en omstandigheden in het ‘Deelplan D’, worden door ons bestuur volledig onderschreven. Bedoeld ‘Deelplan D’ is het gebied waarin de RijnlandRoute, variant “Zoeken naar Balans Optimaal” thans is geprojecteerd in het VO PIP.

Met onze brief van 18 april 2012 gericht aan uw college, heeft ons bestuur een reactie gegeven op die “Visievorming Ruimtelijke inpassing RijnlandRoute”, welke in opdracht van de Provincie Zuid-Holland was samengesteld door Bureau Brons en Partners, landschapsarchitecten b.v., zijnde de ontwerpers van het plan.

Eerder, op 29 februari j.l., heeft een delegatie van ons bestuur een interview gehad met de heer R. Brons, van voornoemd Bureau Brons en Partners, over de toen in voorbereiding zijnde “Visievorming Ruimtelijke inpassing RijnlandRoute”.

Voor dat gesprek hadden wij een gespreksnotitie samengesteld en de deze hebben wij naderhand ook aan de heer Brons toegezonden.

Tevens hebben wij deze gespreksnotitie ook aan uw college gezonden, als bijlage bij onze hiervoor genoemde brief van 18 april j.l. Voor de zekerheid sturen wij u die stukken hierbij nogmaals toe. (Bijlagen 3 en 4).

Onze hier bedoelde reactie met op- en aanmerkingen over de planvorming voor de totstandkoming van de RijnlandRoute, o.a. de variant ‘Zoeken naar Balans’, én onze gespreksnotitie voor het interview over de “Visievorming Ruimtelijke inpassing RijnlandRoute”, gelden mutatis mutandis nog steeds en onverkort voor de thans voorliggende MER RR 2^e fase waarop wij thans onze ‘Zienswijze MER RR’ en “Inspraakreactie VO PIP” geven.

Voor onze vereniging, de bewoners van onze woonbuurt en de leden van de naastgelegen sportverenigingen is het gestelde in de hiervoor genoemde ‘reactie op de planvorming RijnlandRoute’ en de ‘gespreksnotitie interview’ nog steeds van groot belang zijn dit, zoals gezegd, voor ons nog steeds zeer zwaarwegende argumenten en overwegingen tegen de aanleg van de RijnlandRoute, variant Zoeken naar Balans.

Genoemde stukken (de bijlagen 3 en 4) implementeren wij hiermede dan ook in onze “Zienswijze op het MER RR 2^e fase” en onze “Inspraakreactie VO PIP”.

Wij verzoeken u deze stukken te beschouwen als zijnde daaraan toegevoegd ter adstructie en onderbouwing van onze overwegingen en bezwaren.

Met uw brief van 24 augustus j.l., uw kenmerk PZH-2012-342908994, heeft u een reactie gegeven op onze brief van 18 april 2012. U stelt daarin o.m. dat “nut en noodzaak van de wegverbinding voor uw college vast staan” en dat het verbeteren van de bereikbaarheid met “no regretmaatregelen” niet aan de orde is.

Wij houden echter onze bezwaren en bedenkingen ten aanzien van de aanleg van de RijnlandRoute door Voorschoten. In het voorgaande zijn wij daar uitvoerig op ingegaan.

Wij blijven onverkort van mening dat de ‘no-regretmaatregelen’, resp. de “Churchill Avenue”, de beste oplossingen zijn voor het behalen van de doelstelling die met de aanleg van de RijnlandRoute worden beoogd, namelijk het verbeteren van de oost-westverbinding én het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving.

Bovendien is, ook volgens het MER RR 2^e fase, **“Zoeken naar Balans Optimaal” de meest MILIEUVRIENDELIJKE variant**, zoals blijkt uit de Samenvatting MER RR 2^e fase, blz. 17 en 25.

Wij herhalen dan ook nogmaals dat naar onze mening de volledige ondertunneling van de RijnlandRoute, in de variant “Churchill Avenue”, de beste optie is.

In dat kader willen wij erop wijzen dat de ondergrondse tunnel van de “Rotterdamse Baan”, in de nabijheid van de woningen op ‘Park Leeuwenberg’ vanwege verwachte overlast met 300 meter wordt verlengd.

Die weg ligt overigens véél verder van de genoemde woningen af dan onze woningen van het tracé Zoeken naar Balans!! (zie het Algemeen Dagblad - 5 april 2012).

Het gebiedsdeel D van het plan voor de aanleg van de RijnlandRoute door Voorschoten wordt al zwaar belast door geluidshinder door de nabije ligging van de autosnelwegen A-4 en A-44, de hoogfrequent gebruikte spoorlijn Leiden – Den Haag vice versa én de aanvliegroute naar de Luchthaven Schiphol, in het bijzonder voor wat betreft het gebruik van de z.g. “Kaagbaan”.

De variant “Zoeken naar Balans Optimaal” veroorzaakt **blijvende** schade aan en hinder voor de woon- en leefsituatie in Voorschoten, in het bijzonder voor wat betreft de omstandigheden in de strook vanaf de Vliet tot voorbij de wijk Stevenshof in Leiden.

Dit zal zijn zowel tijdens de bouw alsook **blijvend daarna**, terwijl daar in de huidige situatie helemaal géén sprake is van hinder door autoverkeer op het beoogde tracé.

De variant “Zoeken naar Balans Optimaal” zal in de huidige planvoorbereiding géén in- en uitvoermogelijkheden hebben waardoor de weg bij eventuele calamiteiten zeer moeilijk benaderbaar zal zijn voor hulpdiensten.

Bovendien heeft de weg dan géén toegevoegde waarde voor het verkeer dat in Leiden moet zijn en/of daaruit afkomstig is. Uit kentekenonderzoek is gebleken dat circa 90% van het verkeer dat thans over de Churchillaan in Leiden rijdt ‘bestemmingsverkeer’ is.

De variant ‘Zoeken naar Balans Optimaal’ zal overeenkomstig de provinciale wensen intensief gebruikt gaan worden als aan- en afvoerroute voor het vrachtverkeer van en naar de Bloemenveiling “Flora” in Katwijk, dat nu de Churchillaan gebruikt. Wij schreven daarover ook al in **paragraaf 6, sub-paragraaf B – Bloemenveiling Flora**.

Het betreft hier vrijwel altijd verkeer in de nachtelijke en zeer vroege uren.

Het gevolg zal zijn geluidsoverlast, slaapproblemen voor aan- en omwonenden en daardoor mogelijke gezondheidsklachten, zoals stress- en burn-out-verschijnselen.

Bij de keuze voor het “Churchill Avenue-tracé” zal **niemand** meer last ondervinden van dit nachtelijke en vroegochtendlijke verkeer, omdat het dan ondergronds verloopt.

In dit verband wil het bestuur ook graag wijzen op een eerdere reactie van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland tijdens de inspraakprocedure op 29 januari 2008 en een brief van genoemde stichting d.d. 16 januari 2008 over ‘nut en noodzaak’.

Bij die gelegenheden heeft genoemde stichting m.b.t. de Bloemenveiling “Flora” het navolgende te berde gebracht:

- “Waarom is de betekenis van de bloemenveiling in Rijnsburg in de studies zo overschat en waarom is er geen rekening gehouden met de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt en daar ook veel gemakkelijker te verbinden is)?”
- “De notitie stelt (eveneens op p. 5), dat “daarnaast (...) de goede en betrouwbare bereikbaarheid van de bloemenveiling van groot belang (is) voor de just-in-time delivery van de te veilen en geveilde producten”. De notitie vermeldt niet, dat het verkeer van en naar de bloemenveiling vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt (als de capaciteit geen enkel probleem vormt). De notitie vermeldt ten onrechte ook niet, dat dit verkeer vooral van de A44 gebruik maakt (Schiphol!) en dat de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst mogelijk van veel minder betekenis zal worden door de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt, waardoor ook een filevrij ondergronds transportsysteem tussen de veiling en de luchthaven mogelijk is). Overigens is nauwelijks vol te houden, dat een paar minuten tijdwinst van de bloemenveiling in Rijnsburg naar de A4 ook maar iets uitmaakt op ritten naar Duitsland of België”.

Einde citaat.

Ook willen wij in deze paragraaf er nog op wijzen dat de RijnlandRoute, volgens de variant ‘Churchill Avenue’, “duurzaam gebouwd” zou worden.

Dat wil zeggen, er zou een dubbel gebruik worden gemaakt van de beschikbare wegruimte en het woon- en leefklimaat van de bewoners op het huidige traject Churchillaan en Dr. Lelylaan, zou aanzienlijk verbeteren.

Dat wil dus zegen geen blijvende, duurzame vernietiging van het woon- en leefklimaat van duizenden mensen, behoud van vele tientallen woningen en bedrijven en het behoud van natuur- en cultuurwaarden etc.

Daarom stellen wij hier heel nadrukkelijk de vraag aan uw college: “Wat zijn de redenen om zo halsstarrig vast te houden aan de aanleg van een Rijnlandroute / Zoeken naar Balans” ?

Nut en noodzaak daarvan zijn nooit met kracht van argumenten vastgesteld!

Naar onze mening voldoen beperkte ingrepen in de vorm van uitvoering van de zogeheten ‘no-regret-maatregelen’ om de bestaande verkeersproblemen op te lossen. Daarvoor is overigens al vele jaren geld beschikbaar bij de provincie.

Zeker bij de burgerij is het vermoeden is gerezen, dat de ‘no-regret-maatregelen’ niet zijn genomen, omdat anders de aanleg van een Rijnlandroute elk – dus ook het politieke – draagvlak zou ontberen en dus ook niet zou (hoeven) worden aangelegd.

Paragraaf 12. De effecten voor de ruimtelijke kwaliteit.

In het Landschapontwikkelingsplan Duin Horst & Weide (LOP), gepubliceerd in februari 2012, heeft het Bureau Brons en Partners Landschaparchitecten B.V., een landschapontwikkelingsplan gemaakt voor het gebied dat een groene bufferzone vormt tussen Den Haag en Leiden met een bijzondere reeks van landschappen.

Opdrachtgevers voor dit onderzoek waren de gemeenten Voorschoten, Wassenaar, Leidschendam-Voorburg, en die drie gemeenten zijn verenigd in het zogeheten "Pact van Duivenvoorde" en zij zetten zich met dit plan gezamenlijk in voor behoud, versterking en ontwikkeling van de landschappelijke, natuurlijke en cultuur-historische kwaliteiten van dit unieke gebied, aangewezen als een van de zes provinciale landschappen van Zuid-Holland. Voor de samenstelling van dit LOP hebben belangenorganisaties en belangstellenden hun ideeën en initiatieven ingebracht. Maar ook hebben de "Droomsessies" van de Provincie Zuid-Holland als input gediend voor de projecten. In het LOP is duidelijk te vinden om wat voor een uniek gebied het gaat en welke mogelijkheden het biedt. Het LOP is inmiddels aanvaard door de drie hiervoor genoemde gemeenten.

Wij plaatsen hier enkele citaten uit het LOP:

"*Natuur* blijft een belangrijke functie in het gebied. De ecologische verbinding tussen kust en Groene Hart wordt verder ontwikkeld en er worden gebieden aangegeven voor weidevogels. Belangrijk daarbij is dat de aanwezige natuurwaarden ook beter zichtbaar en herkenbaar worden.

Voorlichting, observatiehutten, natuurlijke bermen langs fiets- en wandelpaden en informatie bij de poorten tot het gebied spelen daarbij een rol.

Deze maatregelen dragen er aan bij het *landschap* voor de toekomst veilig te stellen en als vitaal landschap te laten functioneren. Ook de aanwezige landgoederen kunnen hierbij een rol spelen. Door openstelling, het restaureren en ontwikkelen van de tuinen en gebouwen, kan de aanwezigheid van de landgoederen en daarmee de historische betekenis van het gebied beter tot zijn recht komen.

2.4 PROVINCIAAL NIVEAU

Duin Horst & Weide maakt deel uit van 6 waardevolle provinciale landschappen.

Binnen Zuidvleugelverband zijn dit Hof van Delfland, Deltapoort en Duin Horst & Weide.

Buiten de Zuidvleugel, maar wel gelegen in het Groene Hart, zijn dit het Hollands Plassengebied, Land van Wijk en Wouden en Rottewig-Bentwoud. Zo wordt het gebied van Duin Horst & Weide gezien als een van de 3 waardevolle groene buffers.

Het Rijksbufferbeleid heeft tot het behoud van het Pact-gebied als open ruimte geleid, maar heeft op de doorsnijding van Rijkswegen, provinciale wegen en spoorverbindingen geen effectief antwoord geboden.

Het resultaat is dat het gebied doorsneden wordt en hierdoor barrières veroorzaakt, waardoor de toegankelijkheid naar het gebied toe en tussen de landschappen in het gebied zelf bemoedigt wordt.

2.5 ZUIDVLEUGELNIVEAU

Op het niveau van de Zuidvleugel valt op dat Duin Horst & Weide een strategische ligging heeft tussen de steden en dat het gebied een afwisseling biedt van open en besloten landschappen met opvallende cultuur- en natuurwaarden."

Einde citaat.

Welnu, tot onze verbazing heeft het Bureau Brons en Partners Landschapsarchitecten B.V., in opdracht van de provincie Zuid-Holland, een onderzoek gedaan naar de inpassing van de RijnlandRoute.

In **paragraaf 11 (De aspecten van duurzaamheid, landschap, milieu en ecologie)** hebben wij daar al het een en ander over gezegd. Wij verwijzen daar nogmaals naar.

In dit rapport, "Visievorming Ruimtelijke Inpassing RijnlandRoute", gepresenteerd in april 2012, wordt op een onthutsende wijze uit de doeken gedaan op welke manier het unieke landschap Duin Horst & Weide, in het bijzonder het gebied aan de noordzijde, ofwel in het Groene Hart, de Oostvlietpolder en de Papenwegsepolder, effectief en blijvend kan worden vernietigd door er de RijnlandRoute doorheen te doen aanleggen.

De Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten" vraagt zich af hoe de onderzoeken en de rapportages van resp. het "Landschapsontwikkelingsplan Duin Horst & Weide", de "Visievorming Ruimtelijke Inpassing RijnlandRoute" en de door de provincie Zuid-Holland gehouden "Droomsessies" zich met en tot elkaar verhouden.

Wij kunnen niet anders constateren dan dat er sprake is van onderlinge strijdigheid en controversiële uitgangspunten en standpunten.

Zoals reeds opgemerkt in **paragraaf 11 (De aspecten van duurzaamheid, landschap, milieu en ecologie)**, en hier herhaald, hebben wij met onze brief aan uw college van 18 april 2012 reeds inhoudelijk gereageerd op het hiervoor genoemde rapport "Visievorming Ruimtelijke Inpassing RijnlandRoute", met daarbij gevoegd onze gespreksnotitie van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt" t.b.v. het destijds gehouden interview voor de consultatieronde door de heer R. Brons, landschapsarchitect. (Zie bijlagen 3 en 4).

Ook wat betreft deze paragraaf 12 (De effecten voor de ruimtelijke kwaliteit) verzoeken wij u die bijlagen te beschouwen als zijnde ingevoegd ter adstructie en onderbouwing van onze overwegingen en bezwaren ten aanzien van deze paragraaf resp. onze "Zienswijze MERR RR" en "Inspraakreactie VO PIP".

Vervolgens willen wij hier nog wijzen op een eerdere reactie die mede namens onze vereniging is gegeven in een brief van 16 juni 2012, door middel van een brief van ons bestuurslid J.P.M. Hooijmans, aan de leden van Provinciale Staten.

Hoewel de heer Hooijmans zijn brief aanvankelijk op persoonlijke titel heeft geschreven, heeft hij deze brief gelijktijdig ter kennis gebracht van het bestuur van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten".

Het bestuur heeft, na kennisneming van bedoelde brief, daarmede volledig adhesie betuigd en de in de brief genoemde standpunten, bezwaren, opmerkingen, adviezen en verzoeken unaniem overgenomen.

U moet er daarom vanuit gaan dat de hier bedoelde brief mede is geschreven door het bestuur van onze bewonersvereniging.

Volledigheidshalve delen wij u nog mede dat ons bestuur, de brief van de heer Hooijmans, op zijn verzoek, per e-mailbericht d.d. 22 juni 2012 heeft gezonden aan de Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Met onze brief aan deze commissie d.d. 22 juni 2012, heeft ons bestuur ook onze bezwaren kenbaar gemaakt tegen het, toen nog komende besluit van de provincie Zuid-Holland, betreffende de tracékeuze voor de RijnlandRoute. In de brief aan voornoemde Vaste Commissie hebben wij gelijktijdig aangegeven dat ons bestuur de meergenoemde brief van de heer Hooijmans volledig onderschrijft.

In de brief van 16 juni 2012, werd o.m. gewezen op de effecten van de RijnlandRoute voor de 'ruimtelijke kwaliteit' van onze woonomgeving. Wij citeren uit deze brief het navolgende:

"Ruimtelijke Kwaliteit"

Het is duidelijk dat ZnB ruimtelijk gezien in feite niet kan. De weg snijdt Voorschoten in 2 stukken en doorsnijdt de polder bij Stevenshof (Leiden) en de Oostvlietpolder (eveneens Leiden). Het vernietigt de enige nog bestaande nu al smalle ecologische corridor/verbinding tussen het Groene Hart en de duinen en het tast eeuwenoude monumenten in hun glorie aan. Het is bovendien 100 % strijdig met het eigen provinciaal beleid. Ik zou niet meer hoeven zeggen eigenlijk.

Niettemin wil ik hier nadrukkelijk wijzen op het onlangs uitgebrachte Rapport van KPMG "Groen, Gezond en Productief" (The economics of ecosystems & Biodiversity -TEEB NL-). Het rapport is eenvoudig te 'googlen'.

Dit rapport bevat een verkenning van kosten en baten van natuur voor gezondheid op basis van twee wetenschappelijke studies. Naast een casus in Amsterdam wordt een doorkijk voor Nederland gegeven. De TEEB-studie natuur en gezondheid is een van de deelonderzoeken van het project TEEB in Nederland, dat in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) is opgesteld. In Nederland worden zes TEEB-studies uitgevoerd en dit is er één van. Opvallend in deze studie is dat natuur naast verlaging van ziektekosten een aanzienlijke verlaging betekent voor vermeden arbeidskosten. De vernietiging van natuur bij het doorgaan van ZnB zal voor de regio Leiden een kostenpost opleveren van miljoenen Euro's per jaar. Zo mag uit extrapolatie van de inhoud van het rapport voor Nederland op de Leidse regio worden geconcludeerd! Bij een aanwezigheid van ZnB gedurende 100 jaar komt dat neer op vele honderden (zo niet duizend) miljoenen Euro's aan extra kosten, die simpelweg vermeden kunnen en dienen te worden door **duurzaam** met de ruimte om te gaan en geen natuur te vernietigen en duizenden mensen onnodig bloot te stellen aan geluid, CO2 en fijn stof!!!".

Einde citaat.

Waar het niet zinvol is om de gehele inhoud van deze brief hier te herhalen, willen wij volstaan met daarnaar te verwijzen en aan te tekenen dat genoemde brief moet worden beschouwd als zijnde een integraal onderdeel van en ingebracht in onze "Zienswijze op het MER RR" en onze "Inspraakreactie op het VO PIP".

Dit betreft, ten aanzien van de "Zienswijze op het MER RR", in het bijzonder die passages uit de betreffende brief die betrekking hebben op het MER RR 2^e fase.

De hier bedoelde brief van de heer Hooijmans is als bijlage aan deze zienswijze toegevoegd. (= Bijlage 5).

Wij verzoeken u om deze brief d.d. 16 juni 2012, te betrekken bij uw overwegingen en verdere besluitvorming.

Paragraaf 13. Externe veiligheid.

De RijnlandRoute, variant Zoeken naar Balans Optimaal, zal worden gebruikt voor het 'Vervoer van Gevaarlijke Stoffen', dat nu plaats vindt over de Utrechtsebaan.

Want, zo blijkt uit zowel de "MER RR 2^e fase" als het "Voorontwerp PIP", een door de Provincie Zuid-Holland ervaren noodzaak om het 'Vervoer van Gevaarlijke Stoffen' (VGS) vanaf de A4 naar de regio Katwijk te verplaatsen, dat wil zeggen van de Utrechtsebaan in Den Haag naar de Rijnlandroute in de variant Zoeken naar Balans.

Dit zou concreet betekenen een route voor VGS dwars dóór de bebouwde kom van Voorschoten!!!

Wij vinden dat een volstrekt onaanvaardbare verplaatsing van een probleem!

Wij wensen niet te worden opgezadeld met meer risico's dan nu al aanwezig zijn als gevolg van vlieg-, trein- en autoverkeer in onze directe woon- en leefomgeving.

Wat is nu de argumentatie van de provincie Zuid-Holland om de voorgeschreven route voor het VGS te verplaatsen naar de RijnlandRoute? Die luidt als volgt:

- Het VGS moet in principe de bebouwde kom vermijden.
- Het VGS is over de Utrechtsebaan officieel niet toegestaan. Het gaat hier om 736 transporten per jaar, dus 2-3 per week. De verwachting van de provincie Zuid Holland is dat na ingebruikname van de Rijnlandroute door Voorschoten 90% van deze transporten van de Rijnlandroute gebruik zal gaan maken.
- Langs de Utrechtsebaan is sprake van een groepsrisico dat de oriëntatiewaarde met een factor 3 overschrijdt. Vanwege het aldaar geprojecteerde kantoorgebouw "De Monarch II" zou het groepsrisico zelfs op 12,4 maal de oriëntatiewaarde zijn.
- Indien het VGS over de Utrechtsebaan tot 10% zou worden teruggedrongen, zou het groepsrisico tot fors onder of rondom de oriëntatiewaarde kunnen worden teruggedrongen.

In de samenvatting van het hoofdstuk 'Meest Milieuvriendelijk Alternatief' uit het MERR RR 2^e fase wordt vermeld dat het Tracéalternatief Churchill Avenue het beste aan de criteria voldoet.

De zich daar eventueel voortdoende negatieve effecten zouden kunnen worden beperkt door het nemen van mitigerende maatregelen.

In de huidige en de toekomstige situatie is het tracé Churchill Avenue echter verboden voor het 'Vervoer van Gevaarlijke Stoffen'; deze weg loopt immers door de bebouwde kom in een dichtbebouwde woonwijk aan de rand van de stad (en **niet** door het centrum van Leiden zoals is vermeld in het MER RR 2^e fase).

Het openstellen van dit traject voor VGS wordt dan ook niet als een reële mitigerende maatregel beschouwd.

In het MER RR 2^e fase wordt aangegeven dat er door de aanleg van de RijnlandRoute, variant "Zoeken naar Balans", een nieuwe mogelijkheid ontstaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf de A4 naar de A44 en de noordwestelijke regio rond Katwijk.

Wij, de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten", de bewoners van deze woonbuurt, de sportverenigingen, sporters en recreanten, zijn het absoluut niet eens met deze redenering om de volgende redenen:

- Krachtens de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' is er een verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom. Het basisprincipe van deze wet is: VGS moet de bebouwde kom vermijden.
- Het geplande tracé van de Rijnland Route, variant "Zoeken naar Balans", loopt op slechts enkele tientallen meters vanaf onze woningen in een ópen bak **door de bebouwde kom van Voorschoten**. Hiervoor geldt dus hetzelfde argument als voor het niet toegestane VGS over de Utrechtsebaan in Den Haag en de in het MER RR 2^e fase genoemde reden waarom het VGS niet door Leiden zou mogen.
- Volgens onze informatie valt een tunnel niet onder het 'tunnelregime' waarbij transport van bepaalde gevaarlijke stoffen uitgesloten is. Dit is, met andere woorden, binnen voorwaarden toegestaan.
- In 2012 wordt het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid van kracht. In dit besluit wordt een plafond gelegd aan het aantal transporten van gevaarlijke stoffen over de verschillende wegen. Dit plafond garandeert dat een eventuele stijging van het aantal transporten van VGS en daarmee de externe veiligheidsrisico's beperkt blijven. Het maakt een monitoren van de risico's overbodig.
- Bij de berekening van de risico's is alleen rekening gehouden met de stofcategorie GF3 (LPG) die in hoofdzaak verantwoordelijk is voor de hoogte van het groepsrisico.
- In het geplande tracé 'Zoeken naar Balans' is bovendien op slechts enkele tientallen meters van onze woningen een tunnelmond gepland. Wij maken uw college dan ook attent op punt 3.3.4 van het 'Achtergrondrapport' bij het MERR RR 2^e fase waarin wordt vermeld dat:

"een tunnel in principe een afscherpende werking biedt voor de omgeving, en dat ongevallen in de tunnel bij de tunnelmonden tot uiting komen omdat daar druk van een explosie, de warmtestraling of de toxische gassen op één plek naar buiten komen. Dit leidt tot een hogere kans op incidenten ter plaatse van de tunnelmonden."

Er staat ook niet voor niets vermeld dat "de ongevalfrequentie van deze tunnelmonden bestaat uit de standaard ongevalfrequentie plus de ongevalskans van de tunnel welke is verdeeld over de twee tunnelmonden".
- De MER RR 2^e fase spreekt over een tunnel met een lengte van 608 meter in de variant 'Zoeken naar Balans'. Volgens de in het VO PIP gepresenteerde model 'Zoeken naar Balans Optimaal' is sprake van een tunnel met een lengte van om en nabij 900 meter. Naar aanleiding van de besluitvorming door Provinciale Staten is een onderzoek naar de mogelijkheden van een 'volledige geboorde tunnel' in/door Voorschoten toegezegd. Wij willen er nogmaals op wijzen dat er in het MER RR 2^e fase niet gesproken wordt over een tunnel van ± 900 meter en/of een volledig geboorde tunnel. Mitsdien zijn er ook géén daarbij behorende berekeningen o.a. ten aanzien van de aspecten van de externe veiligheid.
- Als de in het MER RR 2^e fase gehanteerde verkeersprognoses correct zouden zijn, hetgeen wij overigens betwijfelen zoals gesteld in paragraaf 6, heeft dit in de nabije toekomst een toename van de verkeersintensiteit – en dus ook een aanzienlijk hoger risico op incidenten – tot gevolg.
- In 2010 heeft bijna 60% van de overtredingen plaatsgevonden in de hoogste risicocategorie (d.w.z. een hoog risico op dodelijke slachtoffers, ernstig letsel voor personen of aantasting van het milieu tengevolge van lekkage van stoffen, ongeschikt vervoermiddel, ongeschikte verpakking, geen vakbekwaamheidcertificaat, verkeerde belading e.d.). Bron: ILT, KLPD, Douane, Defensie.
- In het MER RR 2^e fase is blijkbaar uitvoerig onderzoek gedaan naar het groepsrisico voor de Utrechtse- baan en het Churchill Avenue tracé. Wij hebben een 'Voorbeeldgroepsrisico-curve' aangetroffen evenals een 'Groepsrisico-curve' van CA en CA+ (de tracés die door de provincie Zuid Holland als niet aanvaardbaar worden beschouwd voor het vervoer van VGS). Voor het enige door de provincie Zuid Holland wél aanvaardbare tracé Zoeken naar Balans is géén informatie over het groepsrisico noch een groepsrisicocurve vermeld.

Wij kunnen dan ook niet anders dan constateren dat voor de variant Zoeken naar Balans géén zorgvuldige analyse van het groepsrisico heeft plaatsgevonden.
- Wij moeten erop wijzen dat bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het groepsrisico verantwoording moet plaatsvinden, waarbij de veiligheidsregio of de regionale brandweer om advies gevraagd dient te worden.
- Als het groepsrisico wel berekend zou zijn, zou dit bovendien een foutieve aanname zijn geweest.

Daar waar in de “populatiegegevens inwoners en arbeidsplaatsen” vele locaties in de wijde omgeving zijn vermeld die geen enkel risico lopen (woningen in Sassenheim, het St. Adelbert College en het Rijnlands College in Wassenaar, het AC restaurant in Leiderdorp, de Hogeschool Leiden) ontbreken in dit overzicht de risicovolle locaties in de directe omgeving van “Zoeken naar Balans”, te weten: vele honderden woningen en hun bewoners, drie grote basisscholen in Noord-Hofland, de winkelcentra Noord-Hofland en Beethovenlaan, het sportcomplex Adegeest, Zwembad Het Wedde, Golfbaan Het Wedde en het volkstuintencomplex. In geval van calamiteiten zijn hier overdag altijd vele potentiële slachtoffers aanwezig.

- Bovendien is het ontwerp van de RijnlandRoute, variant Zoeken naar Balans, zodanig dat, in geval van calamiteiten (bijv. in verband met het VGS) de aanrijdroute naar en op deze weg erg lang is omdat er geen tussentijdse op- en afritten zijn.
- Onze woonwijk is al voldoende belast met gevaarlijke risico's voortkomende uit de spoorlijn Leiden/Den Haag (één van de drukste trajecten van Nederland), het vliegverkeer op de landingsroute naar Schiphol (Kaagbaan) waar één vliegtuig per minuut gebruik van maakt en het over de Adm. De Ruytersingel gaande drukke autoverkeer.
- Verplaatsing van het risico VGS van de Utrechtsebaan naar de RijnlandRoute, variant Zoeken naar Balans, beschouwen wij dan ook als onaanvaardbaar en de ultieme vorm van het zogeheten ‘NIMBY-gedrag’ waar Voorschoten altijd van wordt beschuldigd.
- Wij verbazen ons dan ook ten zeerste dat in de ‘Samenvatting van het MER RR 2^e fase de variant Zoeken naar Balans een + (plus) scoort met betrekking tot de criteria ‘Verkeersveiligheid, de Externe veiligheid en Gezondheid’.

Aan het voorgaande willen nog de volgende feiten toevoegen.

Nieuwbouw kantoorgebouw “De Monarch II” in Den Haag.

Uit eigen onderzoek is ons gebleken dat er ten aanzien van het bouwplan Prinses Beatrixlaan 5 en 7 te Den Haag (gelegen langs de Utrechtsebaan) door het College van Burgemeester en Wethouders van Den Haag een omgevingsvergunning is verleend voor de bouw van een kantoorgebouw, het zogeheten Monarch II.

Voor dit bouwplan is een afwijkingsbesluit vastgesteld voor het planologisch gebruik. Het vastgestelde afwijkingsbesluit is laatst gewijzigd op 3 april 2012.

In de onderliggende stukken voor dit bouwplan wordt in het document “Ruimtelijke onderbouwing Monarch II”, het onderdeel ‘Externe veiligheid’ van deze nieuwbouw genoemd op de pagina's 47-50.

In dit onderdeel wordt de situatie beschreven ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Utrechtsebaan.

Aldaar wordt gemeld dat:

“Ten behoeve van Monarch II is een onderzoek uitgevoerd naar het kwantitatieve risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen omdat het bouwplan op minder dan 200 meter van de Utrechtsebaan is gelegen. Het blijkt dat er over de nabijgelegen A12 brandbare vloeistoffen, giftige vloeistoffen en brandbare gassen worden getransporteerd. Een PAG is niet op de Utrechtsebaan van toepassing, bovendien is De Monarch II gelegen buiten de maximale afstand die voor het PAG wordt gehanteerd.

Het groepsrisico in de directe omgeving van de geplande bouw van De Monarch II betreft 12,5 maal de oriëntatiewaarde, inclusief de geplande ontwikkeling.

Geen LPG transport in de dagperiode (mogelijk toekomstscenario) heeft een zeer positief effect op het groepsrisico. Ten gevolg van de invoer van deze maatregel neemt het groepsrisico fors af van 12,5 naar 0,3 keer de oriëntatiewaarde.”

Einde citaat.

Uit het bovenstaande blijkt onomwonden dat het volledige risico VGS op de Utrechtsebaan kan worden opgelost door het VGS **buiten de kantooruren** plaats te laten vinden. Het gaat hier immers om kantoorgebouwen waar in de avonden en weekenden nauwelijks medewerkers aanwezig zullen zijn.

Uit navraag is ons bovendien gebleken dat voor verzekeraars een hoog groepsrisico géén criterium is voor de verzekering van de opstallen.

Vervolgens willen wij met betrekking tot het “Vervoer van Gevaarlijke Stoffen” uw college ook nog wijzen op de navolgende publicatie daarover.

- In een televisiedocumentaire van het programma ‘KRO-Brandpunt’, d.d. 8 juli 2012, werd mede gedeeld dat ongeveer 30 procent van de gecontroleerde vrachtwagens in 2010 en 2011 gebreken vertoonden. Dit is gebleken uit cijfers van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport van het Ministerie Infrastructuur en Milieu, de douane, het KLPD en Defensie. Voorts blijkt uit een rapport van het Platform Transportveiligheid dat hulpdiensten vaak niet weten hoe zij moeten reageren op een ongeval met gevaarlijke stoffen. Ook ontbreekt vaak goede informatie over lading, omdat er niet goed wordt samengewerkt tussen verschillende partijen. Daardoor ontstaan onnodig gevaarlijke situaties.

Prof. B. Ale, hoogleraar Veiligheid en Rampenbestrijding, Technische Universiteit Delft, zegt in deze uitzending o.a.: “dat ongeveer 30 % van de gecontroleerde vrachtwagens niet voldoet aan de veiligheidseisen. De kans op een ramp is daardoor veel groter”.

Op de vraag welk risico dat oplevert zegt prof. Ale: “dat er vroeg of laat iets fout gaat met een vrachtwagen en dan brandt er een hele woonwijk af”.

Verder zegt hij: “de brandweer is niet opgewassen tegen een ontploffende vrachtwagen in één of andere stad. Dan brandt gewoon de binnenstad af”.

Verder zegt de heer H. Rosmuller, lector Transportveiligheid TNO / NIFV, in deze uitzending: "Hulpverleners lopen grote risico's waar dat anders niet noodzakelijk zou zijn geweest en dat geldt ook voor omwonenden en gebruikers van de infrastructuur".

De voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, de heer T. Joustra, zegt in deze uitzending "dat de raad eerder aanbevelingen heeft gedaan om het transport van gevaarlijke stoffen te verbeteren. Maar daar is nauwelijks iets mee gedaan, gezien het rapport van het Platform Transportveiligheid", aldus de heer Joustra.

De hiervoor geciteerde prof. Ale constateert tot slot in de uitzending "dat de overheid lijdt aan bestuurlijk geheugenverlies waar het betreft de preventie van rampen".

Einde citaten.

Het zal duidelijk zijn dat het hiervoor gestelde mutatis mutandis onverkort geldt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de RijnlandRoute / Zoeken naar Balans.

Gelet op de hiervoor aangehaalde rapportages, onderzoeken en uitspraken van deskundigen, moeten wij daarom op de meest krachtige wijze stelling nemen tegen het eventuele voornemen om "de routing" voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te doen plaatsvinden via de RijnlandRoute / Zoeken naar Balans. In het MER RR 2^e fase wordt daarop namelijk al gezinspeeld. Zie de Samenvatting 2.0, mei 2012, bladzijde 23. Er zal sprake zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen vlak langs een woonwijk waar duizenden mensen wonen (24/7), werken en recreëren. Volgens uw eigen tellingen gaat het om **736 transporten per jaar**.

Op grond van in deze paragraaf aangevoerde argumenten kunnen wij niet anders concluderen dan dat de werkelijke feiten en uitgangspunten zodanig zijn gebruikt en geïnterpreteerd dat in het MER RR 2^e fase is "toegeschreven" naar de conclusie dat de Rijnlandroute over het traject Zoeken naar Balans zou moeten worden aangelegd. Die eindconclusie in het MER RR 2efase is op geen enkele manier in overeenstemming met de werkelijke resultaten. In onze woonwijk, de Feministenbuurt" te Voorschoten en naaste omgeving, is dan ook op geen enkele wijze sprake van het nastreven dan wel het behalen van één van uw kerndoelstellingen: "het verbeteren van de leefbaarheid". In tegendeel, uw beleid staat daar volledig haaks op.

Wij kunnen dit niet aanvaarden en vragen ons dan ook af wat de noodzaak is of zou kunnen zijn om dit vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst door Voorschoten te laten gaan, vlak langs een woonwijk waar wél dag en nacht mensen aanwezig zijn.

Want, de bewering, zoals gedaan in het MER RR 2^e fase, dat bij géén van de varianten de norm voor het groepsrisico wordt overschreden, is volstrekt ongeloofwaardig. Bovendien kunt u nooit overeind houden dat het effect in Voorschoten per saldo gunstig is. Immers, er rijden thans helemaal géén vrachtauto's met gevaarlijke stoffen door en langs onze woonomgeving. Het saldo van het vervoer van gevaarlijke stoffen is hier dus **NUL** en ieder transport van VGS dat door onze woonomgeving zou of zal gaan maakt dat het effect per saldo ongunstig is.

Voor ons, de bewonersvereniging, geldt dan ook de prangende vraag hoe dit alles zich verhoudt met de door de provincie Zuid-Holland aangevoerde argumentatie om het VGS te verplaatsen van de Utrechtsebaan, zodanig vervoer over de Churchill Avenue af te wijzen als zijnde ongewenst, en dit vervoer uiteindelijk te willen verplaatsen naar de RijnlandRoute, variant Zoeken naar Balans.

Uw argumentatie daaromtrent is naar ons stellige oordeel onredelijk, onterecht en onjuist en moet daarom met kracht van de hand worden gewezen !!!

Paragraaf 14. De robuustheid en proportionaliteit van de RijnlandRoute.

Op 29 februari 2012 is door het 'Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute' uitgebracht het **rapport "Robuustheid RijnlandRoute"** en dit is indertijd aan uw college aangeboden waarna het door u is betrokken in uw beraadslagingen over het MER RR en de tracékeuze voor de RijnlandRoute. Dit rapport voegen wij volledigheidshalve bij deze "Zienswijze MERR RR en "Inspraakreactie VO PIP". **Bijlage 6**.

Ook het bestuur van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt" heeft kennis genomen van dit rapport. Het rapport, van de initiatiefnemers O. Swertz en F.A.J. Straetemans, verder aan te duiden als **IBR**, geeft naar het oordeel van het bestuur een gedegen en waardevolle benadering, weging en aanbevelingen voor het hanteren en toepassen van het begrip "robuustheid van de RijnlandRoute". Het bestuur van de bewonersvereniging sluit zich aan bij de conclusies van het IBR over robuustheid, neemt die ook over en brengt die hierbij in als zijnde één van onze standpunten in onze "Zienswijze op het MER RR" en de "Inspraakreactie op het VO PIP".

Genoemde **bijlagen 6** implementeren wij hiermede dan ook in onze “Zienswijze op het MER RR 2^e fase” en onze “Inspraakreactie VO PIP”.

Wij verzoeken u deze stukken te beschouwen als zijnde daaraan toegevoegd ter adstructie en onderbouwing van onze overwegingen en bezwaren.

Ter nadere toelichting willen wij daarover nog het volgende opmerken.

A. Robuustheid van de RijnlandRoute.

In de ‘Nota Voorkeursalternatief’ (NVA) en de ‘Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse’ (MKBA) maakt de Provincie Zuid-Holland geen gebruik van de definitie van robuustheid volgens het rijk, zoals beschreven door het ‘Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid’, juli 2010: “De betekenis van robuustheid, Robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur.”

Deze methode is echter wel bekend bij de provincie.

Het **IBR** heeft met behulp van deze methode onderzoek gedaan naar de robuustheid van de verschillende varianten van de Rijnlandroute.

Dit onderzoek toont drie belangrijke zaken aan:

1. Robuustheid is een begrip dat gekwantificeerd kan worden;
2. De aanleg van de RijnlandRoute maakt het regionale hoofdwegennet minder robuust;
3. De ‘Churchill Avenue’ zorgt voor een robuuster wegennet dan de variant ‘Zoeken naar Balans’.

Bronnen: het rapport “Robuustheid Rijnlandroute” van Swertz & Straetmans (29-2-2012) en het persbericht van 29-2-2012 (Robuustheid RijnlandRoute: Persbericht 29-02-2012).

Zoals hiervoor reeds gesteld is het hiervoor genoemde onderzoek van het IBR is bekend bij de provincie Zuid-Holland. Desondanks komt de provincie in de NVA en de MKBA tot tegengestelde conclusies over robuustheid.

In juni 2012 is op verzoek van de provincie het onderzoek van het IBR door Grontmij onderworpen aan een second opinion. Uit deze rapportage, “Second opinion Robuustheid RijnlandRoute”, d.d. 15 juni 2012, blijkt:

- De second opinion van Grontmij heeft geen effect op de conclusies over de robuustheid van de RijnlandRoute. Het bureau geeft niet aan dat er andere aanpakken zijn om robuustheid te bepalen. Dus de definitie van robuustheid wordt niet betwist.
- Grontmij heeft geen principiële kritiek op het onderzoek.
- Grontmij heeft een aantal punten van kritiek, maar deze zijn niet zo ernstig als op het eerste gezicht lijkt. Met enkele punten van kritiek is het IBR het bovendien niet eens. Wat resteert zijn enkele tekortkomingen in het onderzoek van het IBR die repareerbaar zijn. Er zijn geen aanwijzingen dat de conclusies van het onderzoek daardoor in kwalitatieve zin gaan veranderen.

In een persbericht d.d. 28 mei 2012 heeft het IBR gepubliceerd dat het “onderzoek van de provincie naar de RijnlandRoute niet toereikend is en dat de conclusies van het IBR zijn genegeerd”.

Nadien is er, ten opzichte van het persbericht van het IBR van 28-5-2012, één situatie veranderd.

In het lijstje van kritiekpunten wordt vermeld dat het volgende rapport van ‘Goudappel-Coffeng’ niet beschikbaar is.

Inmiddels is dit rapport wel beschikbaar gesteld door de provincie.

Het rapport, “Calamiteitenstudie RijnlandRoute – Vergelijking van het effect van stremmingen op Zoeken naar Balans en Churchill Avenue”, d.d. 2 mei 2012, opgesteld in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, is door het IBR bestudeerd en die heeft daarover gerapporteerd aan het bestuur van de Bewonersvereniging “Feministenbuurt”.

Na kennisneming daarvan deelt het bestuur van de bewonersvereniging de conclusie van het IBR dat het hiervoor genoemde rapport van ‘Goudappel-Coffeng’ ernstige tekortkomingen bevat, waaronder:

- het ontbreken van de kans op incidenten en het gevolg daarvan in reistijdverliezen (dit is ook de kritiek van Ecorys);
- er wordt alleen gekeken naar totale stremmingen, niet naar gedeeltelijke stremmingen (die veel vaker voorkomen).

Ondanks dat het rapport van ‘Goudappel-Coffeng’ nu wel openbaar is, blijft de conclusie van het persbericht van 28-5-2012 van het IBR onverkort geldig: de conclusie van Ecorys (zoals geformuleerd op pagina 28 en 29 van de MKBA) t.a.v. robuustheid is **niet** onderbouwd.

Gelet op het voorgaande en gezien de uitkomsten van het onderzoek van de Provincie Zuid-Holland naar de ‘robuustheid van de RijnlandRoute’ concludeert het bestuur van de bewonersvereniging dat het onderzoek van de provincie naar robuustheid niet toereikend is voor het nemen van een beslissing.

Gezien het belang van de factor “robuustheid van de RijnlandRoute” is het bestuur van de Bewonersvereniging “Feministenbuurt Voorschoten” van oordeel dat er een aanpassing van het onderzoek naar robuustheid moet komen en/of een herziening van het besluit. Het bestuur van de bewonersvereniging vraagt daar hierbij nadrukkelijk om.

B. Proportionaliteit van de RijnlandRoute.

De aanleg van de Rijnlandroute, variant ‘Zoeken naar Balans’ vergt een investering van ruim 900 miljoen euro, en heeft enorme gevolgen heeft voor o.a. omwonenden en natuur, zoals:

- Sloop van circa 70 huizen;
- Onomkeerbare aantasting van het woongenot en de leefbaarheid voor duizenden mensen in met name Voorschoten en Leiden-Stevenshof;
- Doorsnijding van groene polders en de Ecologische Hoofdstructuur: polder bij Zoeterwoude, de Oostvlietpolder en de Papewegse Polder in Leiden en het gebied Maaldrift in Wassenaar.

De Provincie Zuid-Holland kan, naar het oordeel van het bestuur van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten", niet goed duidelijk maken waarom deze rigoureuze en dure ingreep de beste dan wel de enige oplossing is voor het probleem dat zij (de provincie Zuid-Holland) denkt op te lossen.

Eenvoudigere, goedkopere en minder ingrijpende maatregelen zijn voorhanden, zoals:

- No regret maatregelen: oplossen van bestaande knelpunten;
- Een nulpus-alternatief waarbij alleen beperkte maatregelen worden genomen, zoals:
 - o de bypass Oostvlietpolder.
 - o Verbetering doorstroming op het traject N14/N44

Noot: volgens onze informatie, uit het achtergronddocument "Rapport verkeer", bestaan er al plannen zijn om de kruispunten op de N14 te verbeteren!

In het achtergronddocument "Rapport verkeer" staat namelijk op pagina 11 het volgende over de opwaardering van de N14:

"Park ESA / ESTEC, Valkenburg⁵ en de verbreding van de A4 naar 2x3⁶. Een aantal recente projecten is niet opgenomen in de modellen zoals Passage A4 en inprickers Den Haag en opwaardering N14⁷."

Modelmatig zou het meenemen van de maatregelen op de N14 geen verschil maken omdat de kruispunten op de N14, die worden omgebouwd tot ongelijkvloerse kruispunten, buiten Holland Rijnland niet zijn gemodelleerd."

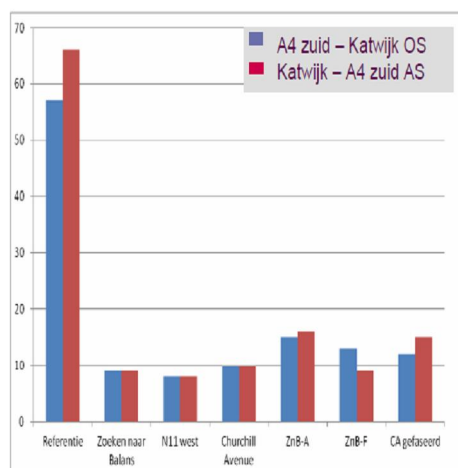
Uit het rapport van het *Projectteam 'Integrale Benadering Holland Rijnland', d.d. 15 oktober 2009*, opgesteld in opdracht van het Samenwerkingsverband Holland Rijnland, zijnde een bestuurlijk samenwerkingsverband voor en door vijftien gemeenten in het centrum van de Randstad, is gebleken dat de 'no-regret-maatregelen' (inclusief de bypass Oostvlietpolder) voorlopig voldoende zijn om de ergste verkeersproblemen op te lossen.

De variant 'Zoeken naar Balans –A' is te beschouwen als een 'nulplus-alternatief'.

Uit het MER RR blijkt dat deze variant al een groot oplossend vermogen heeft, zelfs bij de absurd hoge verkeersprognoses die de provincie Zuid-Holland hanteert ter onderbouwing van de keuze.

Ter onderbouwing van onze stellingname dat die variant 'Zoeken naar Balans –A' dat grote oplossende vermogen heeft, citeren wij uit het hiervoor genoemde 'Achtergronddocument rapport verkeer' de volgende gegevens, genoemd op de pagina's X en XI van dat rapport.

Uit figuur 7 blijkt dat de reistijd tussen Katwijk en A4 zuid zowel in de ochtend- als de avondspits in alle varianten fors afneemt. Deze afname is het geringst in ZnB-A, want hier blijven op het stedelijk deel van de N206 de huidige maximum snelheid (50 km/h) gehandhaafd. In de andere varianten wordt de maximum snelheid hoger en neemt het aantal gelijkvloerse kruispunten op de trajecten af.



Figuur 7: Maatgevende reistijden op de relatie Katwijk - A4 zuid in de ochtend- en avondspits in de referentiesituatie en de varianten (2020)

In tabel 2 zijn de reistijden op alle relaties uit figuur 6 weergegeven en de gemiddelde omvang van de betreffende relatie (in aantal motorvoertuigen per 2 uur spitsperiode).

Traject	Omvang relatie	Referentie	Zoeken naar Balans	N11-west	Churchill Avenue	ZnB-A	ZnB-F	CA gefaseerd
a1 A4 zuid - Katwijk OS	700	57	9	8	10	15	13	12
a2 Katwijk - A4 zuid AS	600	66	9	8	10	16	9	15
b1 A44 noord - A4 zuid OS	700	54	6	6	9	13	11	10
b2 A44 noord - A4 zuid AS	500	59	6	7	9	14	6	13
c1 A4 noord - Katwijk OS	600	44	10	9	8	16	18	10
c2 Katwijk - A4 noord AS	800	53	10	10	10	17	11	13
d1 A44 noord - Katwijk OS	1.100	9	4	4	4	4	4	4
d2 Katwijk - A44 noord AS	1.000	14	5	5	5	5	5	5
e1 A44 zuid - Katwijk OS	1.000	21	6	6	6	6	6	6
e2 Katwijk - A44 zuid AS	1.100	14	5	5	5	5	5	6
INDEX GEWOGEN REISTIJD		100	20	19	21	29	24	25

Daar waar de reistijd 50% of meer hoger is dan de variant met de laagste reistijd, is een gele arcering toegepast

Tabel 2: Gemiddelde reistijd in minuten (2020), ochtend- (OS) en avondspits (AS), in de maatgevende richting

In het kader van de **proportionaliteit** van het project RijnlandRoute en de effecten daarvan op de betrokken burgers, de natuur, het milieu en de financiële belasting, gelden voor het bestuur van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten" de navolgende basale vragen die wij hierbij aan u voorleggen en waarop wij graag uw onderbouwde reactie vernemen.

- A. Waarom zijn de verbeteringen van de reistijd in de referentiesituatie (44 tot 66 minuten) naar de 13 tot 17 minuten reistijd die 'Zoeken naar Balans A' kent op de trajecten a1 t/m c2 (in figuur 7 en tabel 2) niet op zichzelf reeds voldoende ?
- B. Waarom is voor die extra winst van 6 tot 8 minuten die 'Zoeken naar Balans Optimaal' biedt ten opzichte van 'Zoeken naar Balans A' een zo rigoureuze ingreep nodig ?
- C. Voor de index gewogen reistijd geldt: dat deze dankzij 'Zoeken naar Balans-A' gaat van 100 naar 29. En bij 'Zoeken naar Balans Optimaal' van 100 naar 20. Waarom nog die laatste 9 winst om van 29 naar 20 te komen ?

Paragraaf 15. Juridische aspecten.

Ook argumenten van juridische aard verzetten zich tegen de besluitvorming als gedaan door uw college en Provinciale staten.

Naar het oordeel van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten" is er sprake van strijdigheid met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het beginsel van fair play, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.

A. Beginsel van fair play.

Wij noemen het feit, dat ten tijde van het besluit van uw college nog niet eens beschikt werd over alle resultaten van noodzakelijk onderzoek.

In paragraaf 5 (**Ontbrekende gegevens / informatie in de besluitvorming**) noemden wij al het ontbreken van gegevens als:

- de uitgangspunten voor de kostenramingen en de kostenramingen als zodanig;
- een rapport van TNO over de vergelijking van de tunnelveiligheid van resp. Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue;
- gegevens over de opdracht van de provincie Zuid-Holland aan Ecorys v.w.b. twee rapporten over een vergelijkend onderzoek naar de economische effecten van resp. Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue.

Niettemin heeft besluitvorming plaats gevonden.

Getroffen burgers hadden minder dan 2 weken tijd voor het bestuderen van het totaal van de wel aanwezige stukken en het voorbereiden van een inspraakreactie voor de vergadering van de Statencommissie van Verkeer en Milieu op 1 juni 2012.

Ook het tijdstip van de ter visielegging van het "MER RR 2^e fase" en het "VO PIP" is een ontkenning van het belang van de diverse besluiten voor de om- en aanwonenden van het tracé.

De hoeveelheid stukken die gelezen en gecheckt moeten worden is bijzonder groot. Voor die activiteiten hebben burgers, die in meerderheid niet zijn ingevoerd in de materie, toch tenminste alleen al de termijn van de ter inzage legging voor nodig.

Maar door de door uw college opgelegde procedure en termijnen, bovendien nog in de tijd van de zomervakanties, wordt er een buitengewoon zware wissel getrokken op de mogelijkheden van de belanghebbende burgers.

De onzorgvuldigheid en het miskennen van de belangen van getroffen burgers druipt er vanaf!

Wij willen hiertegen protesteren en wij vragen uw college om uitleg waarom deze haastige en onsportieve stappen moest worden genomen.

Want, er is naar ons oordeel hier géén sprake van het door uw college in acht nemen van het beginsel van fair play.

B. Motiveringsbeginsel.

Het hiervoor genoemde ontbreken van rapporten en gegevens die de uiteindelijke onderbouwing moesten leveren c.q. ondersteunen voor het besluit ten aanzien van de tracékeuze voor de RijnlandRoute, betekent naar onze mening dat het besluit ten aanzien van de tracékeuze van de RijnlandRoute is genomen op ondeugdelijke gronden.

En daardoor wordt dat besluit niet gedragen door de aangegeven argumenten en is het derhalve in strijd is met het motiveringsbeginsel.

C. Evenredigheidsbeginsel.

De overheid moet ervoor zorgen dat de lasten of nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van het besluit.

Dit beginsel wordt door de door u gevolgde procedure en daarop volgende besluitvorming met voeten getreden.

Immers, het algemeen belang vraagt slechts om uitvoering van de 'no regret-maatregelen'.

Zo niet, dan vraagt het algemeen belang hooguit om een duurzame en verantwoorde oplossing, die wordt gevonden in het initiatief van het Team Churchill Avenue, dat de woon- en leefsituatie voor de bewoners aan de route Dr. Lelylaan / Churchilllaan in Leiden, sterk verbetert !

Bovendien zal die oplossing uiteindelijk goedkoper blijken te zijn, dan het alternatief "Zoeken naar Balans Optimaal", welk alternatief nog aanzienlijke inpassingskosten zal vergen.

Want, de kosten van de variant 'Zoeken naar Balans' zijn door de provincie Zuid-Holland te laag ingeschat terwijl de kosten van de variant 'Churchill Avenue' te hoog zijn ingeschat door de provincie.

In **paragraaf 16 – Financiële aspecten** geven wij dat ook aan. Maar ook op de website van het Team Churchill Avenue wordt dit overtuigend aangetoond.

In **paragraaf 14 – Onderdeel Proportionaliteit van de RijnlandRoute** hebben wij beargumenteerd dat het door de provincie genomen besluit **disproportioneel** is.

Overigens zien wij hier een overeenkomst met een recent besluit van de bestuursrechter in Haarlem die een beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft vernietigd.

De vernietigde beslissing betrof het afschieten van damherten rond de Amsterdamse Waterleidingduinen en Zuid-Kennemerland.

De bestuursrechter heeft die beslissing vernietigd omdat "het afschieten van herten een ultiem besluit is, dat de provincie onvoldoende heeft aangetoond dat andere, minder ingrijpende maatregelen ontoereikend zijn en dat gebleken is dat doorgaande wegen niet overal voldoende zijn afgerasterd". Bron: Leidsch dagblad 7 augustus 2012).

Dit besluit van de bestuursrechter in Haarlem, is naar onze mening, mede gebaseerd op strijdigheid met het evenredigheidsbeginsel van de beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Naar ons oordeel is er ten aanzien van de aanleg van de RijnlandRoute en de niet-uitvoering van de 'no-regretmaatregelen' en het **niet eerst overwegen** van de "Churchill Avenue" sprake van een soortgelijke situatie.

Daarom constateren wij strijdigheid met het evenredigheidsbeginsel.

Paragraaf 16. Financiële aspecten.

In de besluitvorming rondom de RijnlandRoute hebben financiële aspecten een belangrijke, zo niet doorslaggevende rol, gespeeld.

Hoewel onze bewonersvereniging geen expertise heeft om een eigenstandige kostenvergelijking te maken tussen de varianten "Zoeken naar Balans Optimaal" en de "Churchill Avenue" willen wij uw college toch een publicatie voorleggen van de website van het Team Churchill Avenue.

Op deze website, onder het kopje "Samenvatting" en daarvan het onderdeel "Haalbaarheid en kosten" publiceert het Team Churchill Avenue het volgende:

"De toe te passen bouwmethodeken dienen nader uitgewerkt te worden in de milieueffectrapportage, om de uiteindelijke bouwprijs te kunnen bepalen. Een eerste kostenraming uit juli 2009 op een schetsontwerp van de Churchill Avenue, gaf een totale investering van 720 miljoen euro om de Churchill Avenue te realiseren. Naar verwachting zullen de kosten inzake tunnelveiligheid, fasering en bouwmethodek vanwege recentere ontwerpaanpassingen een stijging geven van dit totaalbedrag naar circa 800 miljoen euro.

Hiermee is de Churchill Avenue in prijs vergelijkbaar met de 'Zoeken naar Balans' variant van de N11 West.

Een belangrijk verschil is dat de Churchill Avenue een veel kleinere investering nodig heeft aan sloop en grondverwerving van vastgoed. In plaats van de sloop en verwerving van circa 60 woningen en een tiental bedrijfsgebouwen bij de N11 West, behoeven voor de aanleg van de Churchill Avenue maar 4 woningen en vijf bedrijfsgebouwen aangekocht en gesloopt te worden.

Ook bespaart de Churchill Avenue kosten uit op noodzakelijke aanpassingen van de A4 en A44; deze blijven intact en vinden gedurende de bouwperiode weinig tot geen overlast. Bij de N11 West zijn twee grote verkeersknooppunten noodzakelijk met bijbehorende wegaanpassingen. De Churchill Avenue maakt optimaal gebruik van herinrichting van de bestaande aansluitingen. Door deze besparingen kunnen de financieringsgelden voor de RijnlandRoute beter geïnvesteerd worden in de tunneldelen in de stedelijke omgeving van Leiden."

Einde citaat.

De afgelopen maanden zijn wij, gaande de besprekingen over de RijnlandRoute en de toegespitste discussie over de voorkeur voor de variant "Zoeken naar Balans Optimaal" versus de "Churchill Avenue", dat door de provincie Zuid-Holland de kosten van de Churchill Avenue kunstmatig zijn verhoogd en die van Zoeken naar Balans kunstmatig verlaagd door nogal wat kosten alleen maar "P.M." op te nemen.

Het Team Churchill Avenue schrijft op zijn website <http://www.churchillavenue.nl/>:

"**Kosten** * Het verschil tussen Zoeken naar Balans optimaal en Churchill Avenue is **niet 229** miljoen, maar circa **70** tot **100** miljoen. * Qua beschikbaar **budget** moet nog **50 miljoen** euro gevonden worden, dat hoeft geen obstakel meer te zijn! * Deze 50 miljoen valt trouwens geheel binnen de ruime onzekerheidsmarge (160 miljoen). * Zoeken naar Balans heeft nog veel **inpassingswensen** bij 5 grondgebiedgemeentes. De Churchill Avenue is met een volledige tunnel al helemaal ingepast."

Einde citaat.

Gelet op het feit dat er in de besluitvorming, na ingediende en aangenomen moties, door Provinciale Staten en later de Tweede Kamer is aangedrongen op een zorgvuldige inpassing van de RijnlandRoute door Voorschoten en dat is uitgesproken en door uw college is toegezegd dat er een onderzoek komt naar de mogelijkheden van de aanleg van een

groot gedeelte van het tracé in een geboorde tunnel, willen wij hiermede nadrukkelijk verzoeken om dan gelijktijdig een nieuwe kostenvergelijking te maken tussen de beide varianten ZnB-Optimaal en Churchill Avenue.

Paragraaf 17. Tenslotte.

Uit het voorgaande moge toch duidelijk zijn dat het door de provincie Zuid-Holland willen doen aanleggen van een autoweg dwars door en vlak langs woonwijken, op de voorgestelde wijze, onverantwoord is. Bovendien is daarvoor onvoldoende maatschappelijk draagvlak.

Maar ook, zullen al deze feiten en omstandigheden zonder twijfel leiden tot **schadeclaims** van aan- en omwonenden wegens onder meer, toegebrachte schade aan hun gezondheid, en geleden planschade aan woningen, bedrijven, sportcomplexen en infrastructuur, indien de RijnlandRoute door Voorschoten wordt aangelegd op de wijze zoals is voorzien in het gepresenteerde MER RijnlandRoute 2^e fase en het VO PIP.

Daarom, spreekt de Bewonersvereniging “Feministenbuurt Voorschoten” uit ten zeerste tegenstander te zijn van de aanleg van de RijnlandRoute, variant “Zoeken naar Balans Optimaal” door Voorschoten, zeker voor wat betreft de wijze waarop deze is voorgesteld in het MER RR 2^e fase en het VO PIP, en is deze voor de vereniging ONAANVAARDBAAR.

Dat, terwijl de beste oplossing – de ‘no-regretmaatregelen, resp. de aanleg van de Churchill Avenue - voor iedereen een **BLIJVENDE** verbetering betekent. Een win-, winsituatie dus.

Wij doen dan ook, namens alle bewoners van de “Feministenbuurt” in Voorschoten en de drie hiervoor genoemde sportverenigingen, een indringend beroep op uw college en op de leden van Provinciale Staten van Zuid-Holland, om terug te keren naar de basis.

Dat is:

- het analyseren welke verkeersproblemen er zijn in de verbinding tussen de autosnelwegen A-4 en A-44. Is daarvoor een nieuwe autoweg nodig voor een bedrag van om nabij 1 miljard euro's ?
- ofwel een kritisch onderzoek van het nut en de noodzaak van een nieuwe autoweg en van de (maatschappelijke) kosten en baten.
- het vervolgens nog eens kritisch bezien welke mogelijkheden er zijn om deze verkeersproblemen het hoofd te bieden, en dit in met inachtneming van de weging van de zeer belangrijke aspecten als bescherming, behoud en verbetering van een goed leef- en woonklimaat voor de burgers, de schadelijke dan wel de nadelige gevolgen voor de gezondheidssituatie en de ingrepen in de sociale infrastructuur van de gemeenschap van Voorschoten.
- En niet in het minst, geeft u zich terdege rekenschap wat de wezenlijke gevaren zijn van een autoweg dwars door en langs woonwijken, en dit dan vooral in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Inventariseer en realiseert u zich nog eens wat de zeer ingrijpende gevolgen zullen zijn voor de natuur, de flora en de fauna in de directe en de wijde(re) omgeving van het door u gekozen voorkeustracé van de RijnlandRoute.
- Maar, bezie en waardeer ook welke mogelijkheden het meest positief zijn voor de economische ontwikkeling van Leiden c.q. de regio.
- Onderzoek u nog eens wat de waarde en de impact is van het ontbreken van bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak van de door u genomen besluiten.
- Heropen de besprekingen met het Team Churchill Avenue ten aanzien van de geschilpunten die er aanvankelijk nog leken te zijn, maar die blijikbaar zijn of kunnen worden opgelost.

Indien u aan dit alles gehoor zou willen geven dan kan het, naar ons oordeel, niet anders zijn dan dat ook uw College en de leden van Provinciale Staten van Zuid-Holland tot de eerlijke conclusie moeten komen dat:

1. het uitvoeren van de zg. “no regret”-maatregelen voldoende zijn om de geconstateerde verkeersproblemen voor nu en in de toekomst het hoofd te bieden;

Of:

2. de “Churchill Avenue” de beste optie is voor de oplossing van die verkeersproblemen, dat die het meest milieuvriendelijk is, dat die bepaald ook toekomstbestendig is, de beste economische impulsen zal genereren voor Leiden en bovendien betaalbaar is.

Paragraaf 18. SAMENVATTEND.

Het bestuur herhaalt weer de al enkele keren eerder aan gevoerde argumenten voor wat betreft het eerst aantonen van nut- en noodzaak van een nieuwe autoweg.

Mocht dat worden aangetoond dan dient allereerst zorgvuldig te worden onderzocht of de ‘no-regretmaatregelen’ afdoende kunnen werken. Deze maatregelen hebben volgens de IBHR (= de Integrale benadering Holland Rijnland) “een groot probleemoplossend vermogen”.

Als daarna alsnog een nieuwe autoweg aantoonbaar noodzakelijk blijkt te zijn dan is de keuze “Churchill Avenue” om velerlei redenen de allerbeste oplossing.

Daarom zou, op basis van voortschrijdend inzicht en uit overwegingen van noodzakelijke zorgvuldigheid bij het maken van dergelijke belangwekkende keuzes door het provinciebestuur de genoemde onderzoeksroute moeten worden gevolgd.

Gelet op alle hiervoor genoemde argumenten en overwegingen is het bestuur van oordeel dat de variant “Zoeken naar Balans” op zichzelf een verkeerde keuze is omdat deze niet op een aanvaardbare wijze is in te passen in onze woon- en leefomgeving.

De maatschappelijke acceptatie daarvan bestaat in ieder geval NIET in onze woon- en leefomgeving. Het bestuur zal zich dan ook, mede namens de leden van de vereniging, tot het uiterste verzetten tegen de onverhoopte aanleg van een autoweg op maaiveldhoogte, halfverdiepte dan wel volledig verdiepte ligging.

Maar hoe dan ook geldt voor het bestuur, voor de leden van onze vereniging, voor de bewoners van de "Feministenbuurt" in Voorschoten en voor de in de aanhef van deze zienswijze genoemde drie sportverenigingen, onverkort dat:

wij een autoweg niet willen zien, niet willen horen en niet willen ruiken !!!

Indien u onze voorgaande argumenten nadrukkelijk in ogenschouw zult willen nemen en na zorgvuldige, ook voor de burger transparante waardering en weging, zult komen tot een besluit om alsnog te kiezen voor het tracé van de "Churchill Avenue", dan bewijst u de bevolking van Leiden, Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude én de mensen in de wijde omgeving, de mensen die u gekozen hebben, maar ook uzelf, een grote dienst die van onschatbare waarde is. Dan zou dat bovendien wel eens de belangrijkste en allerbeste beslissing kunnen worden die u hebt genomen tijdens uw periode als volksvertegenwoordiger.

Afsluitend zijn wij als bestuur van mening dat u als college, q.q. provinciaal bestuur, volledig verantwoordelijk bent en blijft voor alle gevolgen die de realisatie van de RijnlandRoute zal veroorzaken. Vanuit deze zware verantwoordelijkheid verwachten wij van u als professional bestuur juiste en passende oplossingen voor de genoemde constatering en adviezen en uiteindelijk verantwoorde keuzes en beslissingen.

Het bestuur van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten" vertrouwt erop dat u onze hiervoor geformuleerde "**Zienswijze op het MER RR**" én onze "**Inspraakreactie op het VO PIP**" nauwkeurig en serieus zult behandelen en dit in uw beraadslagingen en beschouwingen over beide zult betrekken.

Tot slot willen wij u nog mede delen dat wij ons ook aansluiten bij de "Zienswijze op het MER RR" en de "Inspraakreactie op het VO PIP" die door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland naar voren zijn gebracht, namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, waarvan onze bewonersvereniging ook deel uitmaakt.

Vanzelfsprekend verwachten wij beargumenteerde reacties van uw college ten aanzien van de door het bestuur gemaakte opmerkingen, gestelde conclusies en alle gestelde vragen. Het bestuur ziet die met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
namens het bestuur van de Bewonersvereniging "Feministenbuurt Voorschoten",

A. Wunderink-Gijzen, secretaris

J. Dool, voorzitter.

Bijlagen:

1. Analyse MER RR 2^e fase – Hoofdrapport 2.0, mei 2012, van P. Leijnse, Leiden;
2. Notitie Ir. J. van Meijgaarden, d.d. 29 juli 2012 (Prognoses voor RLR);
3. Onze brief d.d. 18 april 2012 aan uw college (Reactie Visievorming Ruimtelijke inpassing RR);
4. Gespreksnotitie d.d. 25 febr. 2012 (Inbreng Bwv "Feministenbuurt" - interview consultatieronde);
5. Brief J.P.M. Hooijmans d.d. 16 juni 2012 aan de leden van Provinciale Staten;
6. Rapport "Robuustheid RijnlandRoute", d.d. 29 februari 2012, van O. Swertz en F.A.J. Straetemans.