

Provincie Zuid-Holland  
College van Gedeputeerde Staten  
en Provinciale Staten  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

VERZONDEN 15 JUL 2008

Datum	: 14 juli 2008	Ons kenmerk	: streekplherzbrf080708
Uw brief van	:	Behandeld door	: Ir H. Droog
Uw kenmerk	:	Doorkiesnummer	: (071) 560 07 96
Bijlage(n)	:	Afdeling	: Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderwerp : Zienswijze ontwerp partiële herziening Streekplan Zuid-Holland West 2003 As Leiden Katwijk alsmede zienswijze plan-MER As Leiden-Katwijk (tevens reactie op besluit Provinciale Staten d.d. 25 juni 2008)

Geacht College, geachte Staten

Graag willen we van de gelegenheid gebruik maken om onze reactie als zienswijze op de zesde partiële herziening van het Streekplan Zuid-Holland west 2003 en op het plan-MER As Leiden-Katwijk aan u kenbaar te maken.

De reactie heeft met name betrekking op de mogelijke aanleg van de RijnlandRoute.

Onze reactie sluit aan op onze brief van 13 februari 2008 aan GS (ons kenmerk RR/MKBA en NEN) met als onderwerp Reactie op MKBA en nut noodzaaknotitie RijnlandRoute. Wij verzoeken u om de inhoud van deze brief en de bijbehorende onderzoeksrapporten van TNO en Witteveen en Bos hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

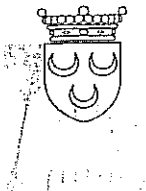
#### 1 Onjuiste probleemanalyse

##### *1.1 Onjuiste analyse van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek*

Op p.24 van de ontwerpstreekplanherziening wordt gesteld dat de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de Churchilllaan het grootst zijn. Onderaan diezelfde pagina wordt gesteld dat een verhoging van de capaciteit van de Churchilllaan alleen geen oplossing biedt om tot een vlotte doorstroming te komen. Dit wekt de indruk dat het bestaande tracé geen oplossingen biedt, maar dit is onjuist.

Allereerst wordt de verkeerde analyse gemaakt. De conclusie dat de bereikbaarheidsproblemen op de Churchilllaan het grootst zijn, is in strijd zijn met de verkeersanalyses zoals die in het kader van de MKBA RijnlandRoute zijn gemaakt (zie





bijvoorbeeld de I/C-waarden van de N206 in het ijkjaar 2005). Daaruit komt dat de bereikbaarheidsproblemen het grootst zijn bij de Europaweg/Lammeschansplein, bij de knoop Leiden-west en op de N206 tussen A44 en Katwijk. Het is ook in strijd met de conclusies van Witteveen en Bos in hun reactie op de MKBA van februari 2008 zowel op bereikbaarheid als leefbaarheid. Zij constateerden dat de leefbaarheidsaspecten geluid en luchtkwaliteit in de toekomst naar verwachting geen knelpunten (meer) zullen opleveren.

Omdat de analyse niet klopt, is het logisch dat een verhoging van de capaciteit van de Churchilllaan alleen geen oplossing biedt om tot een vlotte doorstroming te komen. Inderdaad, het helpt niet om de sterkste schakel verder te versterken. Er moet juist iets gebeuren aan de zwakste schakels van de route: de Europaweg, het knooppunt Lammeschansplein, de knoop Leiden-West en de N206 ten westen van de A44.

### 1.2 *Aannames mobiliteitsgroei*

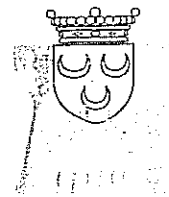
Er wordt in het ontwerpstreekplan gesteld dat de mobiliteit in de regio fors zal toenemen als gevolg van de geplande woningbouw en bedrijvigheid (zie onder meer p.23). Dit wordt niet nader onderbouwd. Het is echter maar zeer de vraag of deze aanname juist is, nu bekend is dat de bevolking in de regio stabiliseert en de beroepsbevolking zal gaan dalen. De woningbouw is nodig om gezinsverdunding op te vangen. Of dit leidt tot aanzienlijk meer mobiliteit, zoals in de provinciale rapportages is aangegeven, is niet onderbouwd en twijfelachtig. Of de geplande toevoeging van de grote hoeveelheid kantoren en bedrijventerreinen in de regio zal leiden tot extra werkgelegenheid en dus extra automobilititeit of eerder tot leegstand in de bestaande gebieden is ook de vraag en niet onderbouwd. Enkel verplaatsing van kantoren en bedrijven hoeft per saldo geen toename op te leveren van de mobiliteit.

## 2 Nut en noodzaak nieuwe wegverbinding RijnlandRoute niet aangetoond

In de ontwerpstreekplanherziening wordt voorgesteld om het gehele tracé van de RijnlandRoute op de plankaart als 'regionale wegverbinding, bestaand of nieuw' aan te geven. Voor wat betreft het tracégedeelte gelegen tussen de A44 en de A4 behelst dit een geheel nieuwe wegverbinding. Verder wordt in de ontwerpstreekplan-herziening voorgesteld om kernpunt 36 te wijzigen, waarmee een tekstuele beschrijving van deze nieuwe wegverbinding in het streekplan wordt opgenomen.

Zoals wij reeds stelden in onze brief van 13 februari 2008 was en is de nut en noodzaak van de aanleg van een geheel nieuwe wegverbinding voor de RijnlandRoute in het kader van het MKBA en de nut noodzaaknotitie RijnlandRoute niet aangetoond. Deze conclusie hebben wij in onze brief van 13 februari onderbouwd met rapportages van TNO en Witteveen en Bos. Deze conclusie is later ook getrokken door de Randstedelijke





rekenkamer in haar rapportage 'Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute' van 24 april 2008.

Ook het plan-MER en de ontwerpstreekplanherziening geven ten onrechte geen beschouwing over de nut noodzaak van een geheel nieuwe wegverbinding, dit, terwijl in vier van de vijf onderzochte planalternatieven van deze geheel nieuwe wegverbinding wordt uitgegaan.

Opname van de RijnlandRoute als nieuwe wegverbinding in het streekplan vinden wij daarom prematuur. Bovendien vinden wij het prematuur dat de verbinding als regionale wegverbinding wordt opgenomen. Uit de toelichting van de ontwerpstreekplanherziening (p. 25) en de toelichting namens GS tijdens de behandeling in de statencommissie MKE lijkt te volgen dat de kwaliteit van de wegverbinding kennelijk is teruggebracht tot een provinciale weg. Dat een minder hoogwaardige vormgeving (in de toelichting wordt bijvoorbeeld gesproken over ongelijkvloerse kruisingen van langzaam verkeer- en autoverbindingen en een mogelijke brug over vaarwegen, waarmee kennelijk niet langer wordt uitgegaan van een ondergronds tracé) ogenschijnlijk aanvaardbaar wordt gevonden, is voor ons niet acceptabel.

Ons inziens dient de streekplanherziening daarom ook niet te worden gecontinueerd. Als u desalniettemin tot besluitvorming wenst over te gaan, dan achten wij het noodzakelijk dat een zeer brede ruimtereservering voor de RijnlandRoute in de streekplanherziening wordt opgenomen, waarmee diverse oplossingsrichtingen op voorhand niet worden uitgesloten. Dit wordt door ons toegelicht in paragraaf 3.2 van deze reactie.

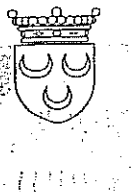
### 3 Gebreken plan-MER

#### *3.1 Algemeen*

Het gestelde in de paragrafen 3.2 en 3.3 leidt er automatisch toe dat in het plan-MER van onjuiste veronderstellingen is uitgegaan. Voor een deugdelijk MER is het noodzakelijk dat er voorafgaand aan het opstellen daarvan een adequate probleemanalyse wordt gemaakt. Overigens is juist een plan-MER een uitstekend middel om de nut en noodzaak van een voorgenomen activiteit te onderbouwen. Daarbij zal meer concreet de vraag moeten worden gesteld of er niet op een andere wijze aan de probleemstelling tegemoet kan worden gekomen dan door middel van de primair voorgestane activiteit. (Gewezen zij op AbRS 16 juli 2003, nr. 200205582/1).

Behalve vorenstaande zullen hierna ook andere gebreken van het plan-MER aan de orde komen. Gezien onder meer de artikelen 7.10 lid 1 en 7.26c lid 1 Wm impliceert de ondeugdelijkheid van het plan-MER vanwege het niet beschreven hebben van





vorenbedoelde alternatieven, dat er in beginsel niet overgaan kan worden tot de vaststelling van het plan-m.e.r.-plichtige plan (i.c. de streekplanherziening).

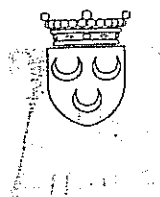
Dat er tegen de streekplanherziening (vanwege het ontbreken van concrete beleidsbeslissingen) geen administratiefrechtelijke voorzieningen kunnen worden aangewend, betekent zeker niet dat het thans aan de orde zijnde plan-MER de toets aan de imperatief geformuleerde plan-m.e.r.-bepalingen in hoofdstuk 7 Wm niet hoeft te kunnen doorstaan. In het kader van de wel appellabele besluit-m.e.r.-plichtige besluiten (zoals een bestemmingsplan of een provinciaal inpassingsplan) zal de bestuursrechter middels een retrospectieve toetsing moeten bezien of de (kaderstellende) streekplanherziening zorgvuldig tot stand is gekomen (aldus kan worden afgeleid uit AbRS 20 januari 2008, nr. 200607148/1). Mocht dat niet het geval zijn, dan kan dat directe gevolgen hebben voor de rechtmatigheid van het besluit-m.e.r.-plichtige besluit.

### *3.2 Te volgen procedure/inhoud plan-MER in relatie tot trechteringsbesluit*

Zoals hiervoor is aangegeven, achten wij het niet mogelijk dat u de in gang gezette streekplanherzieningprocedure thans continueert. Daartoe zij erop gewezen dat de scope van het ten behoeve van de ontwerpstreekplanherziening opgestelde plan-MER te beperkt is. Tot de in hoofdstuk 3 beschreven planalternatieven en -varianten behoren immers geen alternatieven waarbij voor het deel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 niet wordt voorzien in een nieuwe verkeersroute, maar voor een 0+-alternatief (bestaande uit het handhaven van de huidige infrastructuur met een pakket maatregelen om de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken) respectievelijk een 0++-alternatief (bijvoorbeeld het zogeheten "Churchill Avenue"-alternatief). Bij besluit van 25 juni 2008 (het "trechteringsbesluit") hebben Provinciale Staten expliciet besloten dat beide alternatieven op een volwaardige wijze moeten worden uitgewerkt in het ten behoeve van de RijnlandRoute op te stellen besluit-MER (ook wel aangeduid als project-MER). Daaruit blijkt dat uw provincie beide alternatieven als reële alternatieven bestempelt. Zou dat anders zijn, dan zou het op te stellen besluit-MER deels verworden tot een rituele dans. Naar ons oordeel dient het plan-MER mede vanuit het oogpunt van een zorgvuldige (voorbereiding van de) besluitvorming thans te worden voorzien van een aanvulling waarin de vorenbedoelde alternatieven alsnog worden beschreven alsmede op hun milieueffecten worden bezien. Wordt dat thans achterwege gelaten, dan kan de conclusie ons inziens niet anders zijn dan dat het plan-MER een essentieel gebrek bevat. Immers wordt daarin alsdan verzuimd in te gaan op een aantal door uw provinciale staten als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven bestempelde alternatieven.

Mochten Provinciale Staten in weerwil van het vorenstaande niet besluiten tot het opstellen van een aanvulling op het plan-MER voorafgaande aan het vaststellen van de streekplanherziening, dan lijkt ons de enige mogelijke optie om een zeer brede





ruimtereservering in deze herziening op te nemen waaruit expliciet blijkt dat de RijnlandRoute mogelijk ook kan worden gebaseerd op bestaande infrastructuur. Alsdan zullen tevens passages als "De RijnlandRoute is een nieuw aan te leggen wegverbinding" (p. 22 van de ontwerpstreekplanherziening) moet worden geschrapt.

### 3.3 *Uitbreiden onderzoek naar nul-plus varianten*

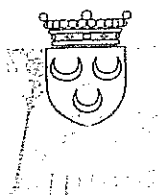
Wij zijn verheugd met het feit dat in het trechteringsbesluit thans is onderkend dat er in m.e.r.-verband ten volle moet worden ingegaan op de 0+- en 0++-alternatieven. Wij achten het echter van groot belang dat er – onder meer in de op stellen aanvulling op het plan-MER, maar ook in het kader van de besluit-m.e.r. – daarnaast een derde op de huidige wegenstructuur aansluitende variant moet worden onderzocht. Het gaat daarbij om een ingrijpende verbetering van het bestaande tracé, waarbij met name centraal dient te staan de reconstructie/vervanging van de knooppunten Leiden-West en Lammeschansplein/Lammebrug/Europaweg. Wij verwijzen in dit kader naar paragraaf 4, onder punt 1, van onze aan uw college van Gedeputeerde Staten verzonden schriftelijke reactie d.d. 13 februari 2008, waarin wij onder meer reageren op notitie over nut en noodzaak en de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

Het verzoek om de eerder aangedragen en benoemde (extra) alternatieven ook daadwerkelijk in het plan-MER te betrekken is temeer gerechtvaardigd, nu in het plan-MER ten onrechte de suggestie wordt gewerkt dat de legitimiteit van de wel onderzochte alternatieven is gebaseerd op de idee dat er brede discussie vooraf is gegaan aan de opgaven in de regio en dat alle betrokken overheden daarin hebben geparticipeerd (plan-MER, p. 5 en 6). Dit is nadrukkelijk niet het geval. Een en ander is, zoals staat vermeld, opgehangen aan de stuurgroep As Leiden-Katwijk. Deze stuurgroep bestaat uit slechts twee bestuurders: een gedeputeerde en een lid van het dagelijks bestuur van de regio Holland Rijnland en heeft daarmee geen bestuurlijke legitimiteit om namens alle betrokken overheden op te treden.

### 3.4 *De conclusies van de plan-MER hebben geen doorwerking in het streekplan*

Het doel van een plan-MER is "om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling." (Ministerie van VROM, 2006:5). Dit plan-MER voldoet niet aan dit doel. Er zijn 5 varianten onderzocht in de plan-MER, maar deze lijken geheel los te staan van het plan zoals beschreven in het streekplan. Het streekplan stelt (p. 40) over het streekplanalternatief: "Ten tijde van de afronding van het plan-MER is op basis van de tussentijdse besluitvorming in bestuurlijke stuurgroepen over de drie grote projecten het streekplanalternatief vastgesteld. Dit alternatief komt in hoofdlijnen overeen met planalternatief 5." Zo worden in de ontwerpstreekplanherziening concrete uitspraken gedaan over bijvoorbeeld de inrichting van het tracé (p. 25-26), die niet zijn terug te voeren op het in het plan-MER beschreven alternatief 5.





De informatie over milieu- en andere effecten die in beeld zijn gebracht met dit plan-MER lijken op geen enkele manier te zijn meegenomen in de besluitvorming over de plannen zoals ze nu in het streekplan zijn opgenomen. Dat geldt ook voor de aanbevelingen zoals die uit dit plan-MER komen (verwezen zij bijvoorbeeld naar paragraaf 7.1 en 7.2 van het plan-MER). Daarmee is het plan-MER een niet aan de besluitvorming bijdragende papieren exercitie geworden, hetgeen strijdig is met de hierna nog aan de orde te stellen materiële doelstelling van het instrument m.e.r. Bovendien is niet voldaan aan het motiveringsvereiste van als bedoeld in artikel 7.26d Wm.

### *3.5 De effectbeoordelingen zijn niet navolgbaar*

De effectscores in het plan-MER zijn grotendeels tot stand gekomen op basis van expert-judgements. Op geen enkele manier is echter aangegeven hoe deze experts tot hun beoordelingen zijn gekomen, welke methoden zij hebben gebruikt, welke disciplines zijn ingezet en van welk niveau en of er nog een herbeoordeling heeft plaatsgevonden door een tweede expert. Kortom: er is op geen enkele wijze na te gaan of deze expert-judgements wel juist en betrouwbaar zijn. In dat verband zij gewezen op AbRS 19 december 1996 (nrs. E03.95.1279, E03.95.1280).

### *3.6 Niet heldere en incorrecte optellingen van totaalscores*

In de tabel over recreatie en toerisme worden scores gecumuleerd tot een eindscore van '+/-'. Deze score valt buiten de legenda (zoals aangegeven op p. 40 plan-MER) en het is ook niet duidelijk hoe een '+/-' score moet worden beoordeeld. Daarnaast is er op diverse plaatsen sprake van onnavolgbare optellingen van plussen en minnen. Een voorbeeld is de optelling van de scores voor planalternatief 4 voor bodemkwaliteit van +, 0, 0, 0 en - tot de totaalscore '0/-'. Dit moet logischerwijs '0' zijn. In diezelfde tabel worden voor alternatief 3 +, -, --, - en - opgesteld tot dubbelmin, maar dat moet enkelmin zijn. Ook in de van de effecten op de recreatie en het toerisme (p. 61 plan-MER) zijn fouten gemaakt (bij alternatieven 3 en 4) en bij de tabel effecten op bedrijventerreinen zou de totaalscore dubbelplus voor alternatieven 4 en 5 beter te rechtvaardigen zijn dan de enkele plus die nu wordt gegeven.

### *3.7 Discutabele scores op landschappelijke aspecten*

De ingeschatte effecten van de plannen op het landschap van de Ommedijkse polder, de Mient Kooltuin en de Landgoederenzone (p. 41) zijn zeer discutabel. Waarom scoort bijvoorbeeld planalternatief 4 waarbij de RijnlandRoute in de Korte Vliet is gelegen slechter op aantasting van de landgoederenzone (de Papenwegse polder) dan alternatief 5 waarin de RijnlandRoute door de Papenwegse polder loopt? En hoe kan het dat er geen negatieve scores staan bij de Ommedijkse polder, terwijl bij die varianten de weg door deze polder komt te lopen?





Ook opmerkelijk is de beoordeling op p. 37 op het doel D2.1 diversiteit in landschappen. Daarbij wordt gesteld: "De RijnlandRoute en RijnGouwelijn hebben, indien gelegen binnen stedelijk gebied, als infrastructureel lijnelement geen directe invloed op de diversiteit in landschappen." Dit is juist. Daarom bevreemdt het dat het planalternatief waarbij de RijnlandRoute grotendeels in stedelijk gebied is gelegen (planalternatief 4) op dit criterium niet beter scoort dan de andere planalternatieven.

### 3.8 Te klein gebied onderzocht

In de inleiding (p. 8 plan-MER) staat het onderzoeksgebied juist beschreven: "In het plan-MER wordt ingezoomd op dat deel van het plangebied dat daadwerkelijk wijzigingen op het vigerende streekplan zullen worden opgenomen. Dit betreft het inpassingsgebied van de RijnlandRoute en de RijnGouweLijn ten oosten van Katwijk, en het inpassingsgebied van de woningbouwlocatie Nieuw Valkenburg met directe omgeving (bufferzone)." Ook wordt aangegeven dat het studiegebied nog groter is waarbij specifiek wordt gewezen op de effecten van de RijnlandRoute die verder reiken dan het plangebied (p. 8 plan-MER). Maar in de uitwerking is een veel kleiner plan- en studiegebied gehanteerd, zo valt op te maken uit de effectscores per deelgebied. De oostelijke begrenzing van het onderzoeksgebied is (1) onduidelijk, (2) lijkt te verschillen per effectgebied en (3) wordt nergens tot en met de bebouwde kom van Voorschoten en de Oostvlietpolder meegenomen.

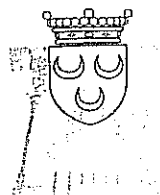
Ad.1. Er ontbreekt een kaart waarop het onderzoeksgebied en het effectgebied staan aangegeven en er is ook geen goede beschrijving van de grenzen van het effectgebied gegeven.

Ad.2. Er worden verschillende gebiedsbenamingen gebruikt per effect. Zie onderstaande illustratie van de gehanteerde gebiedsindelingen voor een aantal willekeurige effecten.

	Landschap	Ruimtelijke structuur	Cultuur-historie	Ecologie, vernietiging	Ecologie, verstoring	Aardheid kunde	Bodem-kwaliteit
Vliegekamp	X		X				X
Ommedijkse polder	X	X			X		
Mient Kooltuin	X	X	X				X
Landgoedere nzone	X	X	X		X	X	X
Oude Rijn		X					
Weidevogel gebied				X			
Duinen						X	
Bufferzone							X
Overig				X	X	X	X

Er wordt niet aangegeven welke gebiedsgrenzen worden gehanteerd. Dit maakt het onnavolgbaar en ondoorzichtig.





Ad.3. Bij geen van de effecten wordt ingegaan op de gebieden van de bebouwde kom van Voorschoten, noch op de Oostvlietpolder. Dit is onjuist omdat de alternatieven wel degelijk onderscheidend zijn voor deze gebieden, vooral voor de bebouwde kom van Voorschoten. Het Korte Vliet tracé dat opgenomen is in planalternatief 4 zal significant anders scoren op geluid, cultuurhistorie en water dan het N11-west-tracé om maar een paar aspecten te benoemen. Het ontbreken van effectbeschrijvingen in dit deel van het plan- en studiegebied maakt dat deze plan-MER ontoereikend is ter onderbouwing van de besluitvorming over het streekplan.

#### 4 Korte Vliettracé

Naast het optimaliseren van de bestaande wegverbinding middels "nulplus(plus)"-varianten is door ons ook het idee aangereikt van het "Korte Vliettracé". Dit tracé is in het plan-MER op zijn milieugevolgen onderzocht en vergeleken met de overige alternatieven. Ondanks onze kritiek bij de kwaliteit van het plan-MER valt op dat uit dit rapport naar voren komt dat het Korte-Vliettracéalternatief (alternatief 4) het beste scoort. Dit blijkt uit de optelling van alle plussen en minnen van de eindtabellen 'doelbereik' en 'effecten'.

Zoals wij al uiteen hebben gezet in onze brief van 13 februari 2008, zijn wij dan ook van mening dat dit tracé veruit de voorkeur verdient boven het N11-west-tracé. Uit de recent verschenen juridische dissertatie van K.D. Jesse, Een hernieuwd perspectief op milieueffectrapportage (Universiteit van Tilburg, juni 2008), blijkt dat aan de Europese m.e.r.-regelgeving – die grotendeels is geïmplementeerd in hoofdstuk 7 Wm – materiële doelstellingen ten grondslag liggen (zie met name de paragrafen 9.3.1, 9.3.2 en 10.5.3.3). Daaruit volgt dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag in beginsel zouden moeten kiezen voor een zo milieuvriendelijk mogelijk, in het MER beschreven alternatief. In de ontwerpstreekplanherziening wordt dit aspect volledig genegeerd, waardoor ook in dit opzicht wordt gehandeld in strijd met artikel 7.26d Wm.

Wij vinden het overigens mede om die reden onbegrijpelijk dat in het trechteringsbesluit is aangegeven dat dit tracé niet nader als alternatief behoeft te worden onderzocht in het kader van de besluit-m.e.r. Wij verzoeken u om dit besluit op dit punt te heroverwegen.

#### 5 Geboorde tunnel

Mocht u ondanks het bovenstaande vasthouden aan tracévaststelling zoals voorgesteld in de onderhavige ontwerpstreekplanherziening, dan wijzen wij u op het volgende. In het ontwerpstreekplanherziening staat op pagina 23: "Vanwege de doorsnijding van Voorschoten heeft een ondergrondse variant op dit deel van het tracé de voorkeur."







Dit voornemen gaat ons niet ver genoeg. Teminder, nu uit de toelichting bij de ontwerpstreekplanherziening kan worden afgeleid dat dit idee al is verlaten. Zo wordt op pp. 25 en 26 een beschrijving van het tracé gegeven. Met geen enkel woord wordt gesproken over een ondergrondse ligging. Ingegaan wordt op diverse aansluitingen. Verder wordt gesteld dat alle kruisende langzaam verkeer- en autoverbindingen die geen aansluiting hebben op de RijnlandRoute ongelijkvloers worden gepasseerd. Ook wordt gesproken over mogelijke bruggen over vaarwegen, zoals de Korte Vliet. Dergelijke ongelijkvloerse kruising of bruggen zouden niet aan de orde, als van een ondergrondse aanleg van het tracé sprake zou zijn.

Als uiteindelijk gekozen mocht worden voor het N11-west tracé, dan is gezien de leefomgeving van het dorp Voorschoten, de barrièrewerking en aantasting van de landgoederenzone, alleen een ondergrondse ligging (dus een gesloten tunnelbak onder maaiveld) met een geboorde tunnel acceptabel. Daarbij gaan wij uit van een dergelijke constructie in het gebied gelegen tussen de spoorlijn Den Haag-Leiden en het Rijnschiekanaal. Wij verzoeken u dit dan ook expliciet op te nemen in het streekplan in het geval u volhardt in uw keuze voor opname van het N11-west tracé in de ontwerpstreekplanherziening.

#### 6 Behoud omgevingskwaliteit, waaronder groene rijksbuffer

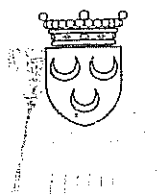
Tot slot willen we benadrukken dat zowel de RijnlandRoute als de bouwlocatie Valkenburg een grote ruimtelijke impact en invloed hebben op de leefkwaliteit van bestaand woon- en leefgebieden.

Uiteindelijk dient ernaar te worden gestreefd een duurzame ruimtelijke oplossing voor een groot en al zwaar belast deel van de Randstad te realiseren, waarbij onnodige en onherstelbare schade aan natuur en landschap en infrastructurele ingrepen met grote consequenties voor de leefbaarheid moeten worden voorkomen.

Meer in het bijzonder zij daarbij nog gewezen op het volgende. In de Streekplanherziening is het voorkeurstracé voor de RijnlandRoute opgenomen waarbij een aansluiting op de A44 tot de mogelijkheden behoort. Kenmerkend voor dit voorkeurstracé is de ligging in een waardevol buitengebied van de gemeenten Wassenaar en Voorschoten.

Het buitengebied van de gemeenten Leidschendam- Voorburg, Wassenaar, en Voorschoten, onderdeel van de Rijksbufferzone Den Haag - Leiden - Zoetermeer, heeft een grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Deze kwaliteiten zijn vastgelegd in tal van beleidsnota's en plannen van Rijk en provincie (onder andere in de zesde partiële herziening van het Streekplan). De provincie is verantwoordelijk voor de instandhouding van de rijksbufferzone en de daardoor lopende Ecologische





Hoofdstructuur. Ook de gemeenten onderschrijven de bijzondere kwaliteiten van het gebied.

De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Wassenaar en Voorschoten hebben een aantal jaren geleden besloten om de gezamenlijke inspanningen voor een duurzame en aantrekkelijk inrichting van het landelijke gebied te bundelen. Doelstelling is behoud en versterking van de openheid, de natuurlijke en landschappelijke waarden, de cultuurhistorische waarden. De samenwerking tussen deze gemeenten is vastgelegd in het Pact van Duivenvoorde.

Namens het Pact van Duivenvoorde is recentelijk de visie Duin, Horst en Weide opgesteld. In deze visie wordt het belang van een goede groene en ecologische verbinding van de kust tot het Groene hart op een heldere wijze aangegeven. De verschillende waarden en de onderlinge samenhang en verbinding zijn uniek voor Nederland en zijn zowel in ecologische als cultuurhistorisch zin van onschatbare waarde. Deze waarde wordt tevens in het plan van aanpak As Leiden-Katwijk geformuleerd met de doelstelling "het handhaven van een robuuste ecologische zone van de duinen tussen Wassenaar en Katwijk naar het Groene Hart."

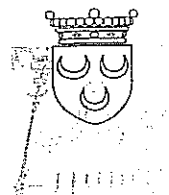
De enige groene en ecologische verbinding, namelijk die van de kust naar de Papenwegse Polder en vervolgens via de Duivenvoorde Corridor naar het Groene Hart, dient op een volwaardige wijze intact te blijven en van voldoende omvang te zijn. Dit betekent dat de buffer tussen de stedelijke gebieden een omvang moet hebben die past bij een robuuste buffer en met name ten zuiden van het Valkenburgse Meer in de Ommedijkse Polder de maximale maat moet hebben. De aanleg van een knooppunt van de RijnlandRoute met de A44 past daar niet bij. Bij de uitwerking van de verkeerproblematiek dient dan ook rekening te worden gehouden met het belang van de groene verbinding door ofwel de tracékeuze zodanig te kiezen dat een aansluiting ten zuiden van het Valkenburgse Meer niet nodig is of door het noodzakelijke knooppunt zoveel mogelijk ten noorden van het Valkenburgse Meer te situeren.

Gelet op het algemene belang van de groene buffer en de inspanningen die diverse gemeenten leveren om deze te versterken, verwachten we dat ook in de Streekplanherziening voldoende waarborgen worden opgenomen voor instandhouding van de huidige omvang.

## 7 Behoud ecologische waarden

Uit de gekozen alternatieven blijkt dat deze alle – voor wat betreft de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 – de Oostvlietpolder doorkruisen. De Oostvlietpolder is een belangrijk weidevogelgebied. Vanwege de doorkruising van de Oostvlietpolder mag het dan ook geen verbazing wekken dat alle alternatieven negatief worden beoordeeld voor wat betreft het aspect 'weidevogelgebied' (plan-MER, p.44). Naar ons oordeel is ten





onrechte geen alternatief in ogenschouw genomen waarbij de Oostvlietpolder niet behoeft te worden doorkruist en waarbij deze ecologische inbreuk niet aan de orde is.

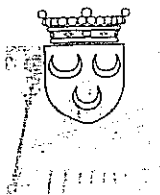
Planalternatieven 1, 2, 3 en 5 zijn alle ten zuidwesten van de wijk Stevenshof geprojecteerd. Deze alternatieven doorkruisingen daarmee de Papenwegse Polder. Ook dit gebied is een waardevol weidevogelgebied. Het is zelfs als zodanig op de thans geldende streekplankaarten aangemerkt. Alleen planalternatief 4 doorkruist dit weidevogelgebied niet. Dit wordt ook in het plan-MER onderkend (pp. 43 en 44).

Met verwijzing naar het gestelde in paragraaf 4 van deze reactie zijn wij ook om deze reden van mening dat het Korte Vliettracé (alternatief 4) de voorkeur verdient boven het N11-west-tracé. Vanwege het feit dat dit alternatief op ecologische aspecten aanmerkelijk beter scoort dan de andere alternatieven behoort het, anders dan in het trechteringsbesluit is bepaald, niet buiten het alternatievenonderzoek van de nog te doorlopen besluit-m.e.r. te worden gelaten.

Wij merken verder op dat ten onrechte niet in het plan-MER in ogenschouw is genomen of de Flora- en faunawet vanwege de doorkruising van de weidevogelgebieden aan de uitvoerbaarheid van bepaalde alternatieven in de weg staat. Is dat laatste het geval, dan kan de vraag worden gesteld of deze alternatieven wel reële alternatieven behelzen. Slechts reële alternatieven behoren in een plan-m.e.r. te worden onderzocht.

Op p. 6 van het plan-MER is opgemerkt dat geen passende beoordeling is opgenomen. Ook is geen voortoets verricht. Wij zijn van mening dat dit in strijd is met het recht. Diverse onderzochte alternatieven (welke meer omvatten dan alleen de Rijnlandroute) grenzen aan het Habitatgebied Meijndel en Berkheide dan wel zijn in de directe nabijheid van dit gebied gelegen. Het Habitatgebied Meijndel en Berkheide is weliswaar op de door de Europese Commissie vastgestelde lijst van gebieden van communautair belang (zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 Habitatrichtlijn) opgenomen, maar nog niet op grond van de procedure van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 aangewezen. Dit brengt mee dat onder meer artikel 19j in samenhang met artikel 19f Nbw 1998 niet heeft te gelden. Daarmee is niet gezegd dat een passende beoordeling achterwege kon blijven. Deze verplichting vloeit rechtstreeks voort uit het Europese recht, in het bijzonder uit artikel 6 van de Habitatgebiedrichtlijn. Dat dit artikel ook voor een gebied opgenomen op de lijst van gebieden van communautair belang die nog niet door de lidstaten zijn aangewezen heeft te gelden, vloeit voort uit artikel 4 lid 5 Habitatrichtlijn. Kortom, het achterwege laten van de passende beoordeling is in strijd met het Europese recht. Voorts blijkt uit de smb-richtlijn (en het ter implementatie daarvan geldende art. 72a lid 2 Wm) dat een passende beoordeling juist ook uitgevoerd dient te worden voor de strategische plannen en programma's (zie artikel 3aanhef en lid 2 sub b Wm) en dat die beoordeling onderdeel dient uit te maken van het smb-rapport (= uit plan-MER).





Kortom, het achterwege laten van de passende beoordeling is in strijd met het Europese recht. Ook om die reden kan de streekplanherziening niet worden gecontinueerd.

#### Afsluitend

Vanwege de hiervoor beschreven gebreken in het plan-MER kan naar ons oordeel vanwege de besluitblokkerende werking van artikel 7.26c lid 1 Wm de voorliggende streekplanherziening niet worden gecontinueerd. Naast het herstel van andere gebreken dient het plan-MER in ieder geval te worden aangevuld met een onderzoek naar de nul-plus alternatieven zoals genoemd in het trechteringsbesluit alsmede naar het in paragraaf 4.3 bedoelde derde op de huidige wegenstructuur aansluitende variant. Het gaat daarbij om een ingrijpende verbetering van het bestaande tracé, waarbij naast de inpassingsaspecten van de route ook expliciet aandacht besteed dient te worden aan de reconstructie/vervanging van de knooppunten Leiden-West en Lammeschansplein/Lammebrug/Europaweg.

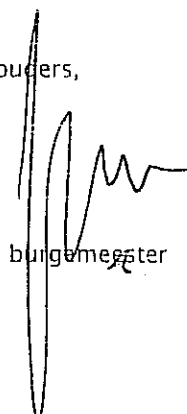
Zou u desalniettemin zonder nader onderzoek tot besluitvorming willen over gaan, dan zal er in het streekplan een zeer brede ruimtereservering moeten worden opgenomen, waaruit expliciet blijkt dat de RijnlandRoute ook gebaseerd kan worden op de bestaande infrastructuur. Aldus wordt voorkomen dat er ten onrechte een hypotheek wordt gelegd op de in de toekomst te verrichten onderzoeken, waaronder het nog op te stellen besluit-MER. Zou het tracé van de RijnlandRoute in deze streekplanherziening wordt vastgelegd, dan wordt het alternatievenonderzoek in het kader van de besluit-m.e.r. illusoir.

Indien u toch een concreet tracé voor de RijnlandRoute in deze streekplanherziening wenst op te nemen, dan zijn wij van mening dat om verschillende redenen (waaronder het milieubelang, zo volgt uit het plan-MER) het Korte Vliettracé de voorkeur verdient boven N11-tracé. Mocht u ook daaraan voorbij gaan en het N11-tracé willen handhaven, dan zijn wij van mening dat in het streekplan expliciet en zonder voorbehoud moet worden opgenomen dat alleen een ondergrondse ligging (dus een gesloten tunnelbak onder maaiveld) is toegestaan, althans voor zover het het tracégedeelte op, om en onder het grondgebied van onze gemeente betreft.

Met vriendelijke groet,  
het college van burgemeester en wethouders,



secretaris



burgemeester

