

Uitspraak 201500779/1/R6, 201501507/1/R6, 201501213/1/R6 en 201501216/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 27 januari 2016

Tegen: provinciale staten van Zuid-Holland

Proceduresoort: Tussenuitspraak/bestuurlijke lus

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Inpassingsplan

ECLI: ECLI:NL:RVS:2016:163

Bij deze uitspraak is een persbericht uitgebracht.

201500779/1/R6, 201501507/1/R6, 201501213/1/R6 en 201501216/1/R6.

Datum uitspraak: 27 januari 2016

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak, onderscheidenlijk tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb), in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellant sub 2] en anderen, wonend te [woonplaats],
3. [appellante sub 3], gevestigd te [plaats], en anderen,
4. de vereniging Belangenvereniging Krimwijk (hierna: BV Krimwijk), gevestigd te Voorschoten,
5. de vereniging Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o. (hierna: BV Charlotte Köhlerpad), gevestigd te Leiden,
6. de vereniging Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel, gevestigd te Leiden, en anderen, (hierna in enkelvoud: BV Gerda Brautigamsingel),
7. de vereniging Bewonersvereniging Het Wedde (hierna: BV Het Wedde), gevestigd te Voorschoten,
8. de vereniging Bewonersvereniging Zuiderzeehelden (hierna: BV Zuiderzeehelden), gevestigd te Voorschoten,
9. [appellant sub 9A] en [appellante sub 9B] (hierna: [appellant sub 9]), beiden wonend te [woonplaats],
10. het college van burgemeester en wethouders van Katwijk en de raad van de gemeente Katwijk (hierna: het college en de raad van Katwijk),
11. het college van burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg (hierna: het college van Leidschendam-Voorburg),
12. de vereniging Fietsersbond, gevestigd te Utrecht,
13. [appellante sub 13], wonend te [woonplaats],
14. [appellant sub 14], wonend te [woonplaats], en anderen,
15. [appellante sub 15], wonend te [woonplaats],
16. [appellant sub 16], handelend onder de naam [bedrijf], wonend te [woonplaats],
17. de vereniging Katwijkse Ondernemersvereniging en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Marina Rijnsburg B.V. (hierna: KOV en Marina Rijnsburg), beide gevestigd te Rijnsburg, gemeente Katwijk,
18. [appellant sub 18], wonend te [woonplaats],
19. [appellant sub 19], wonend te [woonplaats],

20. [appellant sub 20A] en [appellant sub 20B], beiden wonend te Leiden,
 21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McDonald's Nederland B.V. (hierna: McDonald's), gevestigd te Amsterdam,
 22. [appellant sub 22], wonend te [woonplaats],
 23. de vereniging Vereniging Milieudefensie (hierna: Milieudefensie), gevestigd te Amsterdam,
 24. [appellant sub 24], wonend te [woonplaats],
 25. [appellant sub 25], wonend te [woonplaats],
 26. [appellant sub 26A] en [appellant sub 26B], beiden wonend te [woonplaats],
 27. de commanditaire vennootschap Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest C.V. en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest B.V. (hierna in enkelvoud: Park Allemansgeest), beide gevestigd te Den Haag,
 28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Recreatiecentrum Vlietland B.V. (hierna: RCV), gevestigd te Leidschendam, gemeente Leidschendam-Voorburg,
 29. [appellant sub 29], wonend te [woonplaats],
 30. de stichting Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (hierna: Stichting Behoud Rijnland), gevestigd te Leiden,
 31. de stichting Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen (hierna: Stichting BCB), gevestigd te Voorschoten,
 32. de stichting Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder (hierna: Stichting BO), gevestigd te Leiden,
 33. [appellant sub 33], wonend te [woonplaats],
 34. de publiekrechtelijke rechtspersoon Universiteit Leiden,
 35. [appellant sub 35], wonend te [woonplaats],
 36. [appellant sub 36A] en [appellant sub 36B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 36]), beiden wonend te [woonplaats],
 37. [appellante sub 37A], [appellant sub 37B] en [appellant sub 37C], allen wonend te [woonplaats] (hierna gezamenlijk in enkelvoud: [appellant sub 37]),
 38. [appellant sub 38A] en [appellant sub 38B], beiden wonend te [woonplaats],
 39. de vereniging Vereniging Bewoners Vrouwenweg (hierna: VB Vrouwenweg), gevestigd te Leiden,
 40. de vereniging Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten (hierna: OGLV), gevestigd te Voorschoten,
 41. de vereniging Vereniging Vrienden Oostvlietpolder (hierna: VV Oostvlietpolder), gevestigd te Leiden,
 42. de vereniging VVE Lotte Beesestraat 65 t/m 79 (hierna: VVE Lotte Beesestraat), gevestigd te Leiden,
 43. de vereniging Wijkraad Stevenshof, gevestigd te Leiden,
 44. [appellant sub 44], wonend te [woonplaats],
- appellanten,

en

1. provinciale staten van Zuid-Holland,
 2. het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland,
 3. minister van Infrastructuur en Milieu,
- verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 10 december 2014 hebben provinciale staten het inpassingsplan "RijnlandRoute" (hierna: inpassingsplan of PIP) vastgesteld.

Bij besluit van 10 december 2014 heeft het college van gedeputeerde staten (hierna ook wel: het college) voor 148 woningen in de gemeenten Leiden, Katwijk en Oegstgeest hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeer vastgesteld ten behoeve van de vaststelling van het inpassingsplan "RijnlandRoute" (hierna: hogerewaardenbesluit).

Bij besluit van 17 december 2014 heeft de minister tracébesluit "A4 RijnlandRoute" (hierna ook wel: tracébesluit A4

of TB A4) vastgesteld.

Bij besluit van 17 december 2014 heeft de minister tracébesluit "A44 RijnlandRoute" (hierna ook wel: tracébesluit A44 of TB A44) vastgesteld.

Tegen één of meer van deze besluiten hebben appellanten beroep ingesteld.

Verweerders hebben een verweerschrift ingediend.

Een aantal partijen heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaken ter zitting behandeld op 1 en 2 oktober 2015, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Een aantal appellanten is niet verschenen en heeft zich evenmin doen vertegenwoordigen. Ook verweerders hebben zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

Overwegingen

INLEIDING

1. Het project RijnlandRoute voorziet in een nieuwe provinciale verbindingsweg, aangeduid als N434, tussen de A44 bij Katwijk en de A4 bij Leiden alsmede in aanpassingen aan weggedeelten van de bestaande provinciale weg N206 en de rijkswegen A4 en A44. De bestreden besluiten maken de realisatie van de RijnlandRoute planologisch mogelijk.

Het PIP heeft betrekking op de nieuwe verbindingsweg en de opwaardering van bestaande provinciale weggedeelten van de N206 in Leiden en omgeving. Daarbij wordt onder andere de N206/ir. G. Tjalmaweg tussen de aansluiting de N441 te Katwijk en de aansluiting Leiden-West verbreed naar 2x2 rijstroken en wordt de N206/Europaweg tussen de aansluiting met de A4 en de Rooseveltstraat te Leiden eveneens verbreed naar 2x2 rijstroken. De nieuwe verbindingsweg is voorzien ten zuiden van Leiden langs de wijk Stevenshof en bij Voorschoten. Ter hoogte van Voorschoten loopt de nieuwe verbindingsweg door een boortunnel.

Het TB A44 voorziet in de aanpassing van de A44 tussen km 17,2 en km 20,4, waarbij onder andere de A44 wordt verbreed en de aansluitingen Leiden-Zuid en Leiden-West worden gewijzigd. Daarnaast voorziet het TB A44 in de realisatie van knooppunt Ommedijk. Dit knooppunt verbindt de A44 met de nieuwe verbindingsweg.

Het TB A4 voorziet in de aanpassing van de A4 tussen km 34,2 en km 38,1, waarbij onder andere de parallelstructuur van de A4 wordt verlengd. Verder voorziet het TB A4 in de realisatie van knooppunt Hofvliet. Dit knooppunt verbindt de A4 met de nieuwe verbindingsweg.

In het hogerewaardenbesluit zijn met toepassing van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) en de daarop gebaseerde regelgeving voor 148 woningen hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege het wegverkeer. Deze woningen liggen in de zone van de te reconstrueren N206/ir. G. Tjalmaweg, de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg Valkenburg, de te reconstrueren Kanaalweg, de te reconstrueren Europaweg dan wel de nieuw aan te leggen Torenvlietslaan.

De besluiten van 10 december 2014 zijn gecoördineerd voorbereid en bekendgemaakt met toepassing van artikel 3.33 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro). Deze besluiten hebben tegelijkertijd met de tracébesluiten van 17 december 2014 ter inzage gelegen.

2. De beroepen van appellanten zijn gericht tegen een of meer van voormelde besluiten. Verschillende appellanten hebben in hun beroepschrift voor een of meer beroepsgronden verwezen naar hetgeen daarover is gesteld in het beroepschrift van een ander. Voor zover deze appellanten wat betreft de beroepsgronden waarnaar zij hebben verwezen in de overwegingen van de Afdeling niet met name zijn genoemd, geldt hetgeen is overwogen over de beroepsgrond van de appellant naar wie zij hebben verwezen, ook ten aanzien van hen.

Naast de door de Afdeling ambtshalve te toetsen ontvankelijkheid, dient de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden de rechtmatigheid van de onderscheiden besluiten te beoordelen, ieder binnen hun eigen beoordelingskader. Na bespreking van de ingebrachte procedurele bezwaren, zal de Afdeling ingaan op tegen de betrokken besluiten naar voren gebrachte beroepsgronden over onderwerpen van algemene aard, zoals bijvoorbeeld noodzaak, alternatievenkeuze, wettelijke milieu-eisen en natuur. Daarna worden de beroepsgronden besproken die zien op de effecten die appellanten in hun specifieke situatie ondervinden; dit in de volgorde vermeld op het voorblad. Voorts gaat de Afdeling in op de beroepsgronden over de financiële uitvoerbaarheid, waarna de conclusie volgt. Een en ander overeenkomstig onderstaande inhoudsopgave.

A. ONTVANKELIJKHEID

A.1 [appellant sub 22], [appellant sub 25], [appellant sub 29] EN [appellant sub 37]

A.2 [appellant sub 2] EN ANDEREN, FIETSERSBOND, [appellante sub 15] EN VB VROUWENWEG

B. PROCEDURELE BEROEPSGRONDEN

B.1 BEVOEGDHEID PROVINCIALE STATEN

B.2 TERINZAGELEGGING

C. NOODZAAK

D. BESLUITVORMING OVER DE TRACÉKEUZE

D.1 ALGEMEEN

D.1.1 VRIJE KEUZE

D.1.2 MISLEIDEND MER 2E FASE

D.1.3 STRIJD MET ARTIKEL 3.1.6, EERSTE LID BRO

D.2 STRIJD MET DE VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT

D.3 BEZWAREN VERKEERSGEGEVENS

D.3.1 BEZWAREN VERKEERSMODELLEN

D.3.1.1 GE-scenario

D.3.1.2 Inzichtelijkheid verkeersgegevens

D.3.1.3 Toepasselijkheid NRM 2013 in Katwijk

D.3.1.4 NRM-Basisjaar 2004

D.3.1.5 NRM-Prognosejaar 2030

D.3.1.6 Reistijdwinst

D.3.2 BEZWAREN BEREKENING VERKEERSGEGEVENS

D.3.2.1 Actualiteit gegevens

D.3.2.2 Onjuistheden gegevens

- ongerijmdheden in berekening

- Achterwegviaduct

- Valkenburg

D.3.3 CONCLUSIE VERKEERSGEGEVENS

D.4 BEZWAREN OVER DE ALTERNATIEVENKEUZE

D.4.1 NOODZAAK NIEUWE INFRASTRUCTUUR

D.4.1.1 Verbetering bestaande infrastructuur

D.4.1.2 Verbreding N206/Europaweg

D.4.2 BEZWAREN KEUZE ALTERNATIEF ZOEKEN NAAR BALANS

D.4.2.1 Onderzoek naar alternatieven

D.4.2.2 Aanvulling MER

D.4.2.3 MKBA

D.4.2.4 Weging alternatieven

D.4.3 CONCLUSIE ALTERNATIEVENKEUZE

D.5 BEZWAREN WEGONTWERP

D.5.1 DE VERBINDING NOORD- EN ZUID VALKENBURG

D.5.2 DE VERBINDINGSWEG TUSSEN A4 EN A44

D.5.3 KNOOPPUNT OMMEDIJK

D.5.4 KNOOPPUNT LEIDEN-WEST

D.5.5 KNOOPPUNT HOFVLIET

D.5.5.1 Noodzaak aanpassing

D.5.5.2 Uitvoering

D.5.6 KRUISING N206 EN N441

D.6 BEZWAREN OVER VERKEERSVEILIGHEID

D.6.1 N206/EUROPAWEG EN AANSLUITINGEN DAAROP

D.6.2 DE VERHOOGDE AANLEG VAN DE LAMMEBRUG

D.6.3 HET ONTWERP VAN HET TE WIJZIGEN KNOOPPUNT LEIDEN-WEST

D.7 ARTIKEL 3.1.6, TWEEDE LID, BRO

D.8 GELUID

D.8.1 GELUIDHINDER - HOGEREWAARDENBESLUIT

D.8.1.1 [appellant sub 24]

D.8.1.2 [appellant sub 37]

D.8.2 GELUIDHINDER - INPASSINGSPAN

D.8.2.1 BV Krimwijk

D.8.2.2 BV Gerda Brautigamsingel

D.8.3 TRACÉBESLUIT A44 "RIJNLANDROUTE"

D.8.3.1 Wijkraad Stevenshof

D.8.3.2 [appellanten sub 38]

D.8.3.3 [appellante sub 13]

D.8.3.4 [appellant sub 16]

D.8.4 TRACÉBESLUIT A4 "RIJNLANDROUTE"

D.8.4.1 [appellanten sub 20]

D.9 LUCHTKWALITEIT

D.10 EXTERNE VEILIGHEID

D.10.1 VOORSCHOTERWEG

D.10.2 WIJK STEVENSHOF

D.11 NATUUR & LANDSCHAP

D.11.1 NATURA 2000-GEBIEDEN

D.11.2 VERORDENING RUIMTE 2014

D.11.2.1 Toepasselijkheid

D.11.2.2 Toetsingsmaatstaf artikel 2.2.1

D.11.2.3 Cultuurhistorisch kroonjuweel en groene buffers

D.11.2.4 Weidevogelgebied

- nee, tenzij-regime

- verantwoording compensatie

- zekerstelling compensatie

D.11.2.5 Ecologische Hoofdstructuur

- nee tenzij-regime

- ecologische verbindingszone Oostvlietpolder

- ecologische verbindingszones knooppunt Ommedijk en Papenwegse polder

D.11.3 STRUCTUURVISIE "VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT"

D.11.4 OVERIG RUIMTELIJK BELEID

D.11.5 FLORA- EN FAUNAWET

D.11.5.1 Strijd met internationaalrechtelijke normen

D.11.5.2 Toepassing Ffw

- toetsingskader

- onderzoek

- mitigatiemaatregelen

- vleermuizen Oostvlietpolder

- buizerd Papenwegse polder

D.11.6 BOMEN EUROPAWEG

D.11.7 ARTIKEL 8:69A AWB EN NATUUR & LANDSCHAP

D.12 CULTUURHISTORISCHE EN ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

D.12.1 ZICHTLIJNEN LANDGOED BERBICE

D.12.2 ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

D.12.3 MOLENBIOTOOP MOLEN "ZELDEN VAN PASSE".

D.13 ARTIKEL 14 VAN DE PLANREGELS

D.14 OPLEVERINGSTOETS

D.15 OVERIGE BEROEPSGRONDEN

D.15.1 ALGEMEEN

D.15.2 [appellant sub 1]

D.15.3 [appellante sub 3]

D.15.4 BV CHARLOTTE KÖHLERPAD

D.15.5 BV GERDA BRAUTIGAMSINGEL

D.15.6 BV HET WEDDE

D.15.7 HET COLLEGE EN DE RAAD VAN KATWIJK EN KOV EN MARINA RIJNSBURG

D.15.8 HET COLLEGE VAN LEIDSCHENDAM-VOORBURG

D.15.9 [appellante sub 13]

D.15.10 [appellant sub 14] EN ANDEREN

D.15.11 [appellant sub 16]

D.15.12 [appellant sub 19]

D.15.13 [appellanten sub 20]

D.15.14 MCDONALD'S

D.15.15 [appellant sub 24]

D.15.16 [appellanten sub 26]

D.15.17 PARK ALLEMANSGEEST

D.15.18 RCV

- toezeggingen

- gevolgen recreatiegebied

- recreatieve waarde fietspad

- schade

D.15.19 STICHTING BCB

D.15.20 UNIVERSITEIT LEIDEN

D.15.21 [appellant sub 35]

D.15.22 [appellant sub 36] EN [appellant sub 44]

D.15.23 [appellant sub 37]

D.15.24 [appellanten sub 38]

D.15.25 VV OOSTVLIETPOLDER

D.15.26 VVE LOTTE BEESESTRAAT

D.16 FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

D.16.1 TOETSINGSMAATSTAF

D.16.2 ARTIKEL 3.1.6, EERSTE LID, ONDER AANHEF EN ONDER F, VAN HET BRO

D.16.3 KOSTEN RIJNLANDROUTE

E. CONCLUSIE

A. ONTVANKELIJKHEID

A.1 [appellant sub 22], [appellant sub 25], [appellant sub 29] EN [appellant sub 37]

3. Ingevolge artikel 8:1, gelezen in verbinding met artikel 2 van bijlage 2 van de Awb kan een belanghebbende beroep instellen tegen een besluit op grond van de Tracéwet en een besluit op grond van de Wro omtrent de vaststelling van een inpassingsplan.

Ingevolge artikel 1:2 wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

3.1. [appellant sub 22], [appellant sub 25] en [appellant sub 29] wonen op ongeveer 1,5 km van de in de bestreden besluiten betrokken gronden. Deze afstand is te groot om van een rechtstreeks bij de bestreden besluiten betrokken belang te kunnen spreken.

[appellant sub 22] stelt dat hij nabij zijn woning mogelijk met meer verkeer te maken zal krijgen als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute, maar dit mogelijke gevolg staat naar het oordeel van de Afdeling in de omstandigheden van dit geval in een te ver verwijderd verband tot de bestreden besluiten om een daarbij rechtstreeks betrokken belang van [appellant sub 22] aanwezig te kunnen achten.

[appellant sub 29] heeft gewezen op het belang dat zij hecht aan het weidegebied in haar woonplaats, maar hiermee onderscheidt zij zich naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende van willekeurige andere inwoners van de regio.

Het voorgaande betekent dat [appellant sub 22], [appellant sub 25] en [appellant sub 29] geen belanghebbenden zijn bij de bestreden besluiten en daartegen geen beroep kunnen instellen.

4. Provinciale staten stellen dat het beroep van [appellant sub 37] tegen het inpassingsplan en het hogerewaardenbesluit niet-ontvankelijk is voor zover het mede is ingesteld namens [appellant sub 37B] en [appellant sub 37C]. Zij zijn volgens provinciale staten geen belanghebbenden omdat zij op te grote afstand van het inpassingsplangebied wonen.

4.1. [appellant sub 37] heeft toegelicht dat [appellant sub 37B] en [appellant sub 37C] erfgenamen zijn van [overledene] en uit dien hoofde samen met [appellante sub 37A] eigenaar zijn van de gronden aan de [locatie 1] in Leiden, waar het beroep op ziet. Gelet hierop zijn [appellant sub 37B] en [appellant sub 37C] belanghebbenden bij de door hen bestreden besluiten en kunnen zij daartegen beroep instellen.

A.2 [appellant sub 2] EN ANDEREN, FIETSERSBOND, [appellante sub 15] EN VB VROUWENWEG

5. Ingevolge artikel 6:13 van de Awb kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht.

6. Het beroep van [appellant sub 2] en anderen tegen het inpassingsplan is mede ingesteld namens [2 appellanten sub 2], die geen zienswijze over het ontwerp-inpassingsplan naar voren hebben gebracht. [2 appellanten sub 2] stellen dat het niet indienen van zienswijzen aan hen redelijkerwijs niet kan worden verweten, omdat zij pas na het einde van de zienswijzetermijn, op 14 mei 2014, eigenaar zijn geworden van hun woning nabij het plangebied.

6.1. Het ontwerp-inpassingsplan heeft van 28 maart 2014 tot en met 8 mei 2014 ter inzage gelegen. Volgens de overgelegde notariële akte van levering is de koopovereenkomst van de woning van [2 appellanten sub 2] op 14 maart 2014 en 20 maart 2014 ondertekend. Van [2 appellanten sub 2] mocht worden verwacht dat zij na het sluiten van de koopovereenkomst voor de woning zich op de hoogte zouden stellen van relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving daarvan. Daarom kan aan hen redelijkerwijs worden verweten dat zij geen zienswijze over het ontwerp-inpassingsplan naar voren hebben gebracht. De Afdeling wijst in dit verband op haar eerdere uitspraak van 20 mei 2009 in zaak nr. 200800925/1. Dit betekent dat het beroep van [appellant sub 2] en anderen niet-ontvankelijk is voor zover het namens [2 appellanten sub 2] is ingesteld.

7. De Fietsersbond heeft geen zienswijzen over de ontwerpen van het TB A4 en het TB A44 naar voren gebracht. Ter zitting heeft zij gesteld dat de vastgestelde tracébesluiten wijzigingen bevatten ten aanzien van de fietsroutes. Daarbij heeft zij gewezen op de wijziging van de aansluiting Leiden-West, waar volgens haar niet langer in een afzonderlijke fietsbrug is voorzien.

7.1. Anders dan de Fietsersbond stelt, voorzag het ontwerp van het TB A44 niet in een fietsbrug bij de aansluiting Leiden-West. De vastgestelde tracébesluiten bevatten ten opzichte van de ontwerpen geen wijzigingen in de voorzieningen voor fietsers als gevolg waarvan de Fietsersbond in een nadeliger positie is komen te verkeren.

Daarom is de Afdeling van oordeel dat aan de Fietsersbond redelijkerwijs kan worden verweten dat zij geen zienswijzen over de ontwerp-tracébesluiten naar voren heeft gebracht. Dit betekent dat het beroep van de Fietsersbond niet-ontvankelijk is.

8. Het college en provinciale staten stellen dat het beroep van [appellante sub 15] tegen het hogerewaardenbesluit en het inpassingsplan niet-ontvankelijk is, omdat zij geen zienswijze naar voren heeft gebracht. Weliswaar heeft [appellante sub 15] via e-mail een zienswijze naar de provincie gestuurd, maar deze elektronische mogelijkheid was niet opengesteld. De enige formeel toegelaten manier om elektronisch een zienswijze naar voren te brengen was het gebruik van het "eformulier" op de website rijnlandroutenl. Een ambtenaar van de provincie heeft [appellante sub 15] hierop ook gewezen. [appellante sub 15] heeft daarop via de website het formulier ingevuld, maar heeft daarbij geen gronden vermeld, aldus het college en provinciale staten.

8.1. Het zorgvuldigheidsbeginsel brengt met zich dat, indien een besluit met de in afdeling 3.4 van de Awb neergelegde uniforme openbare voorbereidingsprocedure wordt voorbereid, de indiener van de binnen de wettelijke termijn ingebrachte niet nader toegelichte bezwaren onverwijld in de gelegenheid wordt gesteld om deze bezwaren binnen twee weken van gronden te voorzien. De Afdeling verwijst naar haar uitspraak van 13 augustus 2008 in zaak nr. 200706451/1.

[appellante sub 15] heeft binnen de wettelijke termijn het elektronische formulier voor het naar voren brengen van zienswijzen ingediend, maar daarbij geen gronden vermeld. Naar aanleiding hiervan had zij in de gelegenheid moeten worden gesteld om haar zienswijze binnen twee weken alsnog van gronden te voorzien. Nu het college en provinciale staten dit hebben nagelaten, kan [appellante sub 15] redelijkerwijs niet worden verweten dat zij geen zienswijzen naar voren heeft gebracht. Daarom bestaat geen aanleiding haar beroep niet-ontvankelijk te verklaren.

9. VB Vrouwenweg richt zich tegen het inpassingsplan en het tracébesluit "A4 RijnlandRoute". Zij heeft geen zienswijzen over de ontwerpen van deze besluiten naar voren gebracht. Ter zitting heeft zij gesteld dat de kennisgevingen onduidelijk waren, omdat daar niet in stond dat ook de Europaweg (N206) in het project was betrokken.

9.1. In de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan staat:

"De provincie Zuid-Holland stelt een inpassingsplan op voor de aanleg van de RijnlandRoute op het grondgebied van de gemeenten Katwijk, Wassenaar, Oegstgeest, Leiden, Voorschoten, Leidschendam-Voorburg en Zoeterwoude.

(...)

Het project RijnlandRoute omvat een wegverbinding tussen Katwijk en de A4 bij Leiden."

In de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp van de tracébesluiten staat dat deze deel uitmaken van het project RijnlandRoute, de nieuwe provinciale wegverbinding tussen de kust (Katwijk) en de A4 bij Leiden. Op een kaartje is een globale begrenzing weergegeven van de weggedeelten waarop de tracébesluiten betrekking hebben. Op dit kaartje zijn ook de gemeente Leiden en de N206 aangeduid.

De Vrouwenweg in Leiden ligt in de nabijheid van de A4. Omdat in beide kennisgevingen is vermeld dat de ontwerpbesluiten betrekking hebben op een wegverbinding tussen Katwijk en de A4 bij Leiden, mocht van VB Vrouwenweg worden verwacht dat zij zich naar aanleiding daarvan nader zou informeren over het verloop van het tracé. Dit geldt temeer nu de N206, waar VB Vrouwenweg hinder van vreest, in de kennisgeving van het ontwerp-TB A4 op een kaartje is weergegeven vlakbij de grens van het gebied waar het tracébesluit op ziet. Onder deze omstandigheden kan naar het oordeel van de Afdeling aan VB Vrouwenweg redelijkerwijs worden verweten dat zij geen zienswijzen naar voren heeft gebracht over de ontwerpen van de door haar bestreden besluiten. Dit betekent dat het beroep van VB Vrouwenweg niet-ontvankelijk is.

B. PROCEDURELE BEROEPSGRONDEN

B.1 BEVOEGDHEID PROVINCIALE STATEN

10. BV Zuiderzeehelden voert aan dat provinciale staten niet bevoegd waren het inpassingsplan vast te stellen. Volgens haar is de daarin voorziene verbindingsweg tussen de A4 en de A44 (N434) een hoofdweg waarvoor de minister een tracébesluit had moeten vaststellen op grond van de Tracéwet. Deze verbinding was in de Nota Mobiliteit opgenomen als tracé voor de nieuwe Rijksweg A11. Volgens de BV Zuiderzeehelden is de procedure voor de aanleg van de verbindingsweg begonnen toen de Nota Mobiliteit nog gold en had deze aanleg daarom in een tracébesluit moeten worden voorzien.

Daarnaast voert zij aan dat het verbeteren van de bereikbaarheid van onder meer de bollenstreek in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte als nationaal belang wordt genoemd.

Ten slotte wijst zij erop dat de verbindingsweg twee rijkswegen verbindt en geen aansluitingen heeft op het lokale wegennet.

10.1. Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet wordt onder hoofdweg verstaan een auto- of autosnelweg van nationaal belang.

Ingevolge artikel 8, aanhef en onder a en b, kort weergegeven, is de procedure in hoofdstuk III van de Tracéwet van toepassing op de aanleg of wijziging van een hoofdweg, tenzij in een structuurvisie als bedoeld in artikel 2, vierde lid, is bepaald dat toepassing wordt gegeven aan afdeling 3.1 of 3.5 van de Wro.

10.2. De minister heeft bij besluit van 13 maart 2012 de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de structuurvisie staat dat deze de gehele Nota Mobiliteit vervangt. Tevens staat er:

"De MIRT-regio Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland, het Groene Hart en (een deel van) de Zuidwestelijke Delta. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het verbeteren van Den Haag internationale stad, de stad/Mainport Rotterdam en de Greenports Westland-Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid, het faciliteren van de woningbouwopgave, het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel, het oppakken van het nationale programma Rotterdam-Zuid en het opstellen van de Rijksstructuurvisies Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Haaglanden;

(...)."

10.3. Ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan gold de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die de Nota Mobiliteit heeft vervangen. Daarom is het niet van belang of de verbindingsweg in de Nota Mobiliteit als onderdeel van het hoofdwegennet is aangegeven.

Op de kaart van het hoofdwegennet in de structuurvisie is de verbindingsweg tussen de A4 en A44 niet vermeld. De hierboven weergegeven passage in de structuurvisie over de Greenport Duin- en Bollenstreek acht de Afdeling te algemeen om het oordeel te rechtvaardigen dat de verbindingsweg een weg van nationaal belang is. De stelling dat de verbindingsweg twee rijkswegen verbindt en geen aansluitingen heeft op het lokale wegennet miskent de samenhang daarvan met de rest van de RijnlandRoute en is daarom naar het oordeel van de Afdeling evenmin voldoende voor het oordeel dat het hier zou gaan om een weg van nationaal belang. De Afdeling wijst er voorts op dat zowel de minister als provinciale staten in de stukken die behoren bij hun besluiten de verbindingsweg aanduiden als N434. In de geschiedenis van de totstandkoming van het huidige artikel 1 van de Tracéwet staat dat de driecijferige N-wegen in ieder geval niet van nationaal belang zijn (Kamerstukken II 2010-2011, 32 377, nr. 17, p. 4).

Het voorgaande leidt tot het oordeel dat de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 geen hoofdweg is in de zin van artikel 1 van de Tracéwet. De Tracéwet stond daarom niet in de weg aan de vaststelling van het inpassingsplan.

B.2 TERINZAGELEGGING

11. RCV stelt in beroep tegen het inpassingsplan dat niet alle stukken die op het ontwerp-inpassingsplan betrekking hebben gedurende de gehele zienswijzetermijn op de website van de provincie en andere websites beschikbaar zijn geweest.

11.1. Provinciale staten stellen dat de stukken gedurende de zienswijzetermijn op verschillende plekken fysiek ter inzage hebben gelegen en ook via ruimtelijkeplannen.nl steeds konden worden geraadpleegd. Daarnaast zijn diverse andere digitale kanalen gebruikt voor de terinzagelegging.

11.2. Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, aanhef en onder a, gelezen in samenhang met artikel 3.26, van de Wro, is op de voorbereiding van een inpassingsplan afdeling 3.4 van de Awb van toepassing, met dien verstande dat de kennisgeving, bedoeld in artikel 3:12 van die wet, tevens in de Staatscourant wordt geplaatst en voorts langs elektronische weg geschiedt, en het ontwerpbesluit met de hierbij behorende stukken tevens langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld.

11.3. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 2 december 2009 in zaak nr. 200901438/1/R3 wijkt de zinsnede "met de hierbij behorende stukken" in artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro af van de zinsnede "met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp" die is opgenomen in artikel 3:11, eerste lid, van de Awb. Laatstgenoemde zinsnede heeft in ieder geval mede betrekking op de onderliggende stukken, waaronder de onderzoeksrapporten, met betrekking tot het ontwerp.

Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Invoeringswet Wro (Kamerstukken II 2006/07, 30 938, nr. 3, p. 46) blijkt dat bewust is gekozen voor het verschil in terminologie en dat de wetgever ervan uitgaat dat de zinsnede "met de hierbij behorende stukken" in artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro uitsluitend ziet op het ontwerpbestemmingsplan (in dit geval: ontwerp-inpassingsplan) met de daarbij behorende toelichting.

Gelet op het vorenstaande moet genoemde bepaling aldus worden uitgelegd dat deze in ieder geval de verplichting inhoudt om het ontwerp-inpassingsplan, dat wil zeggen de verbeelding en de planregels, en de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan via elektronische weg beschikbaar te stellen. Deze verplichting strekt zich naar het oordeel van de Afdeling eveneens uit tot de bijlagen die zijn opgenomen bij de planregels, zoals een Staat van Bedrijfsactiviteiten, en tot de bijlagen die zijn opgenomen bij de plantoelichting en die daarvan onderdeel uitmaken.

11.4. De Afdeling ziet in hetgeen RCV heeft aangevoerd geen aanleiding eraan te twifelen dat de verbeelding en de planregels van en de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan gedurende de periode van terinzagelegging in ieder geval op de landelijke voorziening ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen zijn geweest. Daarmee is voldaan aan artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro. Dat de stukken mogelijk niet gedurende deze gehele periode op bijvoorbeeld de website van de provincie te raadplegen waren, kan hieraan niet afdoen. Daarom faalt het betoog.

12. Het college van burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg en RCV stellen dat pas op de dag waarop het vastgestelde inpassingsplan ter inzage is gelegd kennis is gegeven van die terinzagelegging.

12.1. Deze beroepsgrond heeft betrekking op een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en kan reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

13. [appellanten sub 26], [appellant sub 1] en [appellant sub 37] voeren aan dat provinciale staten ten onrechte de zienswijzen algemeen en thematisch hebben beantwoord. [appellanten sub 26] stellen dat hun zienswijze niet volledig in de zienswijzennota is besproken.

13.1. Ingevolge artikel 3:46 van de Awb dient een besluit te berusten op een deugdelijke motivering. Dit artikel verzet zich er niet tegen dat de raad de zienswijzen samengevat weergeeft. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken. De betogen slagen niet.

C. NOODZAAK

14. In de plantoelichting is vermeld dat de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland onder druk staat als gevolg van de slechte doorstroming van het verkeer op de N206 (ir. G. Tjalmaweg in Katwijk en de Plesmanlaan, Lelylaan, Churchilllaan en Europaweg in Leiden). De N206 vormt de belangrijkste oost-westverbinding in de regio en behoort tot een van de drukste wegen. De overbelasting van de N206 belemmert de regio in haar groei. Daarnaast leiden ruimtelijk economische ontwikkelingen tot een toename van het verkeer, waardoor opstoppingen en vertragingen toenemen en de doorstroming verslechtert, aldus de plantoelichting. Dat deze problemen zich voordoen, is niet in geschil.

15. [appellant sub 2] en anderen, BV Krimwijk, BV Zuiderzeehelden, BV Gerda Brautigamsingel, BV het Wedde, [appellant sub 9], [appellante sub 13] [appellante sub 15], [appellant sub 19], [appellanten sub 26], Milieudefensie, RCV, OGLV, Stichting Behoud Rijnland, VvE Lotte Beesestraat, [appellant sub 37] en Wijkraad Stevenshof zijn het evenwel niet eens met de gekozen oplossing en betwisten het nut en de noodzaak van het gekozen voorkeursalternatief. Zij betwisten met name de deugdelijkheid van de kwantitatieve probleemanalyse van de huidige en toekomstige verkeersproblemen die ten grondslag is gelegd aan de tracékeuze. Een deugdelijke probleemanalyse had volgens hen geleid tot een andere weging van de alternatieven en tot een minder ingrijpende keuze. De aanleg van een nieuwe verbindingsweg is volgens hen niet nodig.

Naast enkele bezwaren van meer algemene aard, zijn appellanten van opvatting dat de probleemanalyse gebrekkig is in het bijzonder vanwege de daaraan ten grondslag liggende berekening van de verkeersgegevens en de alternatievenkeuze. Deze bezwaren worden hierna meer uitgebreid weergegeven en besproken.

D. BESLUITVORMING OVER DE TRACÉKEUZE

D.1 ALGEMEEN

16. Provinciale staten hebben bij de tracékeuze voor de RijnlandRoute verschillende alternatieven in aanmerking genomen en er is een gefaseerde procedure milieueffectrapportage doorlopen. De resultaten van de milieueffectrapportage zijn onder andere neergelegd in de hoofdrapporten "1e fase MER RijnlandRoute, hoofdrapport" van januari 2010 (hierna: MER 1e fase) en "Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), hoofdrapport 2.0 mei 2012" (hierna: MER 2e fase).

Uiteindelijk zijn de twee meest kansrijke alternatieven overgebleven: het alternatief Zoeken naar Balans en het alternatief Churchill Avenue. Ten behoeve van de afweging tussen deze alternatieven is een maatschappelijke kosten en baten analyse gemaakt, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het door Ecorys opgestelde rapport "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, MKBA" van april 2012 (hierna: MKBA).

Aan de hand van de criteria probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur, kosten, risico's, milieueffecten, maatschappelijke kosten en baten en economische effecten en ruimtelijke kwaliteit hebben provinciale staten op 27 juni 2012 gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal als voorkeursalternatief. Dit is een uitvoeringsvariant van het alternatief Zoeken naar Balans, waarbij zowel maatregelen worden getroffen aan de bestaande N206 als een nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd. De gemaakte afweging bij de keuze voor Zoeken naar Balans Optimaal is onder meer toegelicht in de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute van 16 mei 2012 (hierna: Nota voorkeursalternatief).

Na het opstellen van het MER, de MKBA, de op 27 juni 2012 gemaakte keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal en het uitgebrachte advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna Commissie voor de m.e.r.) is bezien of de RijnlandRoute beter kan worden ingepast. Dit heeft ertoe geleid dat diverse optimalisaties van het ontwerp van het alternatief Zoeken naar Balans hebben plaatsgevonden, waaronder de geboorde tunnel ter hoogte van Voorschoten. De effecten van de optimalisaties zijn beoordeeld in de door Tauw opgestelde notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute tweede fase" van 23 september 2014 (hierna: Notitie effecten optimalisaties). Op 10 december 2014 hebben provinciale staten het uiteindelijke tracé van de RijnlandRoute in het PIP vastgesteld.

De minister heeft op 17 december 2014 de beide tracébesluiten vastgesteld. In de drie besluiten is telkens gekozen voor de geoptimaliseerde variant van het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal.

D.1.1 VRIJE KEUZE

17. [appellanten sub 26] betogen dat de besluitvorming over de tracékeuze niet transparant en onbevooroordeeld was. Zij stellen dat provinciale staten door onder andere een toegezegde bijdrage van het Rijk bij de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans geen vrije keuze hadden. Volgens hen is het besluit van provinciale staten daardoor in strijd met het verbod op vooringenomenheid als bedoeld in artikel 2:4 Awb en het fair play-beginsel vastgesteld.

17.1. Gelet op hetgeen hiervoor onder 16 is vermeld, stelt de Afdeling vast dat verschillende alternatieven in het MER zijn onderzocht en dat in de Nota voorkeursalternatief een afweging is gemaakt tussen varianten van het alternatief Zoeken naar Balans en het alternatief Churchill Avenue. Daarbij zijn het probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur, kosten, risico's, milieueffecten, maatschappelijke kosten en baten, economische effecten en ruimtelijke kwaliteit van de verschillende alternatieven afgewogen. Tegen deze achtergrond ziet de Afdeling in de stelling van [appellanten sub 26] dat provinciale staten uitsluitend vanwege de financiële bijdrage hebben gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans. Optimaal onvoldoende aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek naar alternatieven met vooringenomenheid is vervuld en dat het PIP in strijd met het fair play beginsel in zoverre niet in stand kan blijven.

Het betoog faalt.

D.1.2 MISLEIDEND MER 2E FASE

18. RCV betoogt dat de samenvatting van het MER 2e fase misleidend is nu daarin de twee varianten van het Zoeken naar Balans alternatief niet zijn weergegeven zoals in het hoofdrapport van het MER 2e fase. In het MER 2e fase zijn beide varianten weergegeven op een afstand van 350 m van Vlietland, terwijl in de samenvatting een van de twee varianten tegen Vlietland aan is geprojecteerd, aldus RCV. Volgens RCV is hierdoor de besluitvorming beïnvloed en zouden bij een juiste informatieverstrekking over de ligging van het tracé bij Vlietland mogelijk andere besluiten zijn genomen.

18.1. Nu niet alleen de samenvatting van het MER 2e fase, maar ook de rapporten van het MER 2e fase zelf ten grondslag zijn gelegd aan de bestreden besluiten, ziet de Afdeling in dit betoog van RCV, wat hier ook verder van zij, geen grond voor het oordeel dat de bestreden besluiten in zoverre onzorgvuldig zijn voorbereid.

Het betoog faalt.

D.1.3 STRIJD MET ARTIKEL 3.1.6, EERSTE LID BRO

19. Stichting Behoud Rijnland betoogt dat in strijd met artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) de plantoelichting geen verantwoording bevat van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen. Zij voert aan dat het gekozen tracé van de RijnlandRoute ten opzichte van andere alternatieven niet in de plantoelichting is gemotiveerd. Daarnaast is volgens haar in de plantoelichting ten onrechte niet ingegaan op de bezwaren omtrent de keuze voor onderhavig tracé.

19.1. Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder a, van het Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin is neergelegd een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen.

19.2. In hoofdstuk 1 van de plantoelichting is ingegaan op de nut en de noodzaak en de doelstelling van de RijnlandRoute en in hoofdstuk 4 van de plantoelichting is ingegaan op de keuze voor het in het plan opgenomen wegontwerp van de RijnlandRoute. In de plantoelichting is verwezen naar het MER en de Nota Voorkeursalternatief, die als bijlagen bij de plantoelichting zijn gevoegd. De milieueffecten zijn in hoofdstuk 6 toegelicht. Voorts is in hoofdstuk 7 van de plantoelichting een beschrijving gegeven van de in het PIP opgenomen bestemmingen en in de hoofdstukken 8 en 9 is ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat de plantoelichting voldoet aan artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder a, van het Bro. De Afdeling stelt voorts vast dat provinciale staten in de Nota van Antwoord zijn ingegaan op de ingebrachte zienswijzen over de tracékeuze. In paragraaf 9.5 van de plantoelichting is verwezen naar de beantwoording in de Nota van Antwoord. Ook hierin is geen grond gelegen dat het plan in strijd met artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder a, van het Bro is vastgesteld.

Het betoog faalt.

D.2 STRIJD MET DE VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT

20. [appellanten sub 26] wijzen erop dat provinciale staten hebben verzuimd om de toekomstige behoefte aan infrastructuur te bezien tegen de achtergrond van het provinciale beleid in de Visie Ruimte en Mobiliteit, uit juli 2014. In het daarbij behorende Programma Ruimte staat volgens hen dat grootschalige ruimtelijke programma's verleden tijd zijn vanwege een afvlakkende bevolkingsgroei met als gevolg een geringe behoefte aan woningen; de groei van het thuiswerken waardoor minder kantoorruimte nodig is en de groei van het internetwinkelen waardoor de behoefte aan winkelvloeroppervlakte vermindert.

20.1. Op p. 40 van de Visie Ruimte en Mobiliteit staat dat de auto belangrijk blijft als dominante vervoerswijze, dat de grootste congestieproblemen zich voordoen in de spitsuren rond de stedelijke agglomeraties en dat in ieder geval de bereikbaarheid van onder meer de as Leiden-Katwijk moet worden verbeterd. Rijk, provincies en regio's hebben het Prioritair Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel vastgesteld dat onder meer bestaat uit de RijnlandRoute. Na de projecten RijnlandRoute en Duinpolderweg zal de aandacht uitgaan naar het oplossen van knelpunten op het bestaande wegennet, aldus deze visie. Rijk, provincie en regio's werken samen aan verbetering van aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet. Het Programma Ruimte bevat een overzicht van de verbeteringen in het netwerk waarvoor ruimtelijke reserveringen noodzakelijk zijn. Op p. 32 van het Programma Ruimte staat de RijnlandRoute weergegeven als ruimtelijke reservering. Nu de RijnlandRoute uitdrukkelijk als ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in de Visie Ruimte en Mobiliteit ziet de Afdeling, anders dan [appellanten sub 26], niet dat bij de besluitvorming over de RijnlandRoute met dat provinciale beleid geen rekening is gehouden. Het betoog faalt.

D.3 BEZWAREN VERKEERSGEGEVENS

D.3.1 BEZWAREN VERKEERSMODELLEN

21. Voor het MER 2e fase hebben provinciale staten gebruik gemaakt van een combinatie van twee statische modellen, het Nederlands Regionaal Model (hierna: NRM), versie West 2011 en de regionale verkeersmilieukaart Holland Rijnland (hierna: RVMK), versie maart 2011, terwijl voor het inpassingsplan het NRM West 2013 (hierna: NRM 2013) is gehanteerd. De uitkomsten van de RVMK zijn over het algemeen hoger dan de scenario's die bij het NRM worden gehanteerd omdat de RVMK een relatief hoog ambitieniveau van gemeenten en provincies weerspiegelt, aldus provinciale staten.

Voor de berekening van de verkeersprognoses ten behoeve van het inpassingsplan is het NRM 2013 gehanteerd, omdat de RijnlandRoute wordt beschouwd als onderdeel van het hoofdwegennet, aldus de plantoelichting. Bij het maken van de verkeersprognoses is het scenario Global Economy (hierna: GE-scenario) uit de scenariostudie 'Welvaart en Leefomgeving' van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de leefomgeving gehanteerd.

In het Rapport Uitgangspunten verkeersmodel RijnlandRoute van 1 mei 2014, bijlage 1 bij de plantoelichting, (hierna: Rapport Uitgangspunten verkeersmodel) is een overzicht opgenomen van de beleidsuitgangspunten van het NRM 2013. Het NRM 2013 heeft als basisjaar 2004 en als toekomstjaar 2020/2030. Uitgangspunt voor de referentiesituatie 2030 is het bestaande wegennet, uitgebreid met projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT projectenboek 2013), vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet en provinciale projecten. Vanwege de gelijktijdigheid van het project RijnlandRoute en de verbreding A4 Vlietlanden-N14, is de verbreding van de A4 Vlietlanden-N14 opgenomen als autonome ontwikkeling.

D.3.1.1 GE-scenario

22. Wijkraad Stevenshof, [appellant sub 19], [appellanten sub 26], BV Zuiderzeehelden, BV Krimwijk, [appellant sub 9], [appellante sub 13], Stichting Behoud Rijnland, RCV, BV Charlotte Köhlerpad, Milieudefensie en VV Oostvlietpolder voeren aan dat de verkeersprognoses ten onrechte alleen zijn gebaseerd op het GE-scenario, terwijl ook het scenario "lage groei" ontleend aan de door het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de leefomgeving ontwikkelde scenario Regional Community (hierna: RC-scenario) onderdeel had moeten zijn van de besluitvorming. Het GE-scenario gaat uit van een trendmatige economische groei van 2,7%. [appellanten] stellen dat nu de gemiddelde economische groei in de afgelopen tien jaar aanzienlijk lager was en de door de OESO, het IMF en De Nederlandse Bank verwachte economische groeicijfers ook in de komende jaren aanzienlijk lager zullen zijn dan de percentages waarvan het GE-scenario uitgaat, toepassing van het GE-scenario tot niet realistische verkeersprognoses leidt. Dat de werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang ver achterblijft bij het GE-scenario blijkt volgens appellanten ook uit de Mobiliteitsmonitor 2013 van het Kennisinstituut Mobiliteit, het rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig van CE Delft (2013)" (hierna: CE-rapport) en een informatieve presentatie aan provinciale staten over trends in het kader van de vernieuwing van de structuurvisie op 6 februari 2013. Ook uit verschillende rapporten van de provincie zelf blijkt dat het autoverkeer al jaren niet meer toeneemt en zich al een aantal jaar beweegt tussen de bandbreedte van het GE-scenario en het RC-scenario. De trendverwachtingen maken volgens appellanten een prognose volgens het RC-scenario het meest realistisch. Zij wijzen erop dat het Centraal Bureau voor de Statistiek een afname van de bevolking verwacht vanaf 2040, dat het autobezit niet meer zal toenemen en onder jongeren afneemt, dat de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid concludeert dat de omvang van de beroepsbevolking niet zal toenemen en dat een toenemend gebruik van de elektrische fiets wordt verwacht in woon-werkverkeer.

22.1. De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden volgens verweerders voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en indien nodig aangepast. Het NRM 2013 gaat uit van het GE-scenario. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het RC-scenario, die beide een afnemende groei laten zien ten opzichte van de trendlijn (1970-2002), zit volgens verweerders in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Volgens verweerders is bewust gekozen voor het GE-scenario om te voorkomen dat bij een verkeersprognose de milieueffecten worden onderschat. Zo wordt het risico vermeden van een onvoldoende robuuste en toekomstvaste verkeersoplossing. De in de besluiten gekozen oplossing moet immers zowel voor 2020 als 2030 en voor de langere termijn bruikbaar zijn. Het gebruik van het RC-scenario kan leiden tot onderschatting van de verkeerscijfers en het risico dat gekozen wordt voor bijvoorbeeld een tunnel met te weinig capaciteit waarin het verkeer binnen een aantal jaar weer vastloopt; dit lost de verkeersproblemen niet op en het wegverkeer heeft daar jaren last van, aldus verweerders.

22.2. Bij aanleg van infrastructuur als hier aan de orde acht de Afdeling de wens van verweerders om het risico te vermijden dat de daarmee gepaard gaande investeringen als gevolg van te krappe verkeersprognoses onvoldoende toekomstvast blijken te zijn niet onredelijk. Tegen deze achtergrond ziet de Afdeling dan ook niet in dat verweerders bij de bepaling van de verkeersprognoses niet in redelijkheid hebben kunnen uitgaan van het GE-scenario. Het beroep van appellanten op het CE-rapport doet hieraan niet af. In dit rapport, opgesteld naar aanleiding van twijfel over de geldigheid van de economische scenario's die ten grondslag liggen aan de verkeersberekeningen voor MKBA's, wordt aanbevolen om voor alle MIRT-projecten waarvan de uitvoering nog niet is gestart een doorrekening met het RC-scenario uit te voeren en hierbij de naar beneden bijgestelde reistijdwaarderingen te gebruiken alsmede de meest recente versie van het NRM, waarin de overschatting in het aantal arbeidsplaatsen in sommige regio's is gecorrigeerd. De Afdeling stelt vast dat de aanbevelingen in het CE-rapport zien op verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan een MKBA en niet op verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan een inpassingsplan en/of een tracébesluit. De Afdeling merkt voorts nog op dat overeenkomstig de aanbeveling uit het CE-rapport voor de RijnlandRoute in april 2012 door Ecorys mede aan de hand van het RC-scenario een MKBA is opgesteld.

Aan de informatieve presentatie over trends in 2013, waaruit zou blijken dat het autoverkeer al jaren niet meer toeneemt, hecht de Afdeling evenmin het belang dat appellanten daaraan toegekend wensen te zien. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in de Trendpublicatie Zuid-Holland "Met het oog op overmorgen", van mei 2014 op p. 17 staat dat de verkeersgroei sinds 2005 weliswaar iets is afgevlakt, maar niet dat het verkeer sinds jaren

afneemt. Voorts staat in de presentatie dat een gestage doorgaande mobiliteitsgroei wordt verwacht, afhankelijk van de economische groei, dat de auto belangrijk blijft als dominante vervoerswijze en dat de grootste congestieproblemen zich voordoen in de spitsuren rond de stedelijke agglomeraties.

23. [appellant sub 36] en [appellant sub 44] stellen dat de uitgangspunten met betrekking tot de bevolkingsgroei en de verkeersaantallen in de gemeente Katwijk niet kloppen, omdat geen rekening is gehouden met vergrijzing en een verdergaande digitalisering van de samenleving, waardoor ten onrechte rekening wordt gehouden met bebouwing die wellicht nooit wordt gerealiseerd. [appellant sub 36] en [appellant sub 44] hebben echter geen feiten of omstandigheden aangevoerd die doen twijfelen aan de representativiteit van de in het NRM 2013 gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot toekomstige ontwikkelingen, te weten het GE-scenario.

24. Een en ander leidt tot de conclusie dat niet kan worden gezegd dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het hanteren van het GE-scenario in het NRM 2013 een representatief beeld geeft van de te verwachten verkeersstromen.

D.3.1.2 Inzichtelijkheid verkeersgegevens

25. Stichting Behoud Rijnland voert aan dat een geactualiseerd overzicht van de gehanteerde prognoses voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps)bevolking, het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en ruimtelijke verdeling van woning- en kantorenbouw, de aanleg van bedrijfsterreinen, de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie, ten onrechte ontbreekt. Het is volgens haar onduidelijk waar de in de onderzoeken gehanteerde verkeerscijfers voor staan en waarop die gegevens zijn gebaseerd.

25.1. In de bijlage van het Rapport Uitgangspunten verkeersmodel is een overzicht opgenomen van de beleidsuitgangspunten van het NRM 2013, zoals het aantal inwoners per deelgebied, het aantal huishoudens per deelgebied, het aantal arbeidsplaatsen per deelgebied, het aantal auto's in Nederland, het snelhedenbeleid, met welke ontwikkelingen rekening is gehouden, het openbaar vervoernet en het vrachtverkeer. Wat de verkeerscijfers betekenen is toegelicht in paragraaf 6.1.2 en 6.1.3 van de plantoelichting. Provinciale staten hebben in een nader stuk nog de notitie "Verkeersberekeningen PIP, gehanteerde uitgangspunten en resultaten", van Goudappel Coffeng van 26 februari 2014 overgelegd. In deze notitie zijn de uitgangspunten en de resultaten van de verkeersberekeningen samengevat weergegeven. Hiermee hebben verweerders naar het oordeel van de Afdeling inzichtelijk gemaakt welke uitgangspunten en verkeersmodellen bij het vaststellen van het inpassingsplan zijn gehanteerd. Het beroep faalt in zoverre.

D.3.1.3 Toepasselijkheid NRM 2013 in Katwijk

26. Het college en de raad van Katwijk stellen dat het NRM 2013 niet geschikt is om de gevolgen voor de situatie in Katwijk goed in beeld te brengen, omdat in het NRM 2013 onvoldoende rekening wordt gehouden met korte ritten, terwijl die in stedelijke omgeving meer voorkomen dan op snelwegen. Modellen zoals het RVMK2.2 en het inmiddels beschikbare RVMK3.0 zijn volgens het college en de raad van Katwijk meer geschikt. Naar de mening van het college en de raad van Katwijk is bij de besluitvorming onvoldoende rekening gehouden met de verwevenheid van het onderliggende wegennet en de beperkingen die het verkeersmodel NRM 2013 op dat punt kent. De verkeerscijfers nabij de aansluiting van de N441 op de N206 zijn hierdoor onderschat, aldus het college en de raad van Katwijk.

26.1. De Afdeling stelt vast dat de RijnlandRoute in het MIRT is opgenomen en daarom, hoewel het een provinciale weg betreft, kan worden beschouwd als onderdeel van het hoofdwegennet. In hetgeen het college en de raad van de gemeente Katwijk hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de kwalificatie van de RijnlandRoute als onderdeel van het hoofdwegennet. Naar het oordeel van de Afdeling kon dan ook het NRM 2013 in redelijkheid worden gehanteerd.

D.3.1.4 NRM-Basisjaar 2004

27. BV Zuiderzeehelden en BV Krimwijk voeren aan dat nu het NRM 2013 uitgaat van het basisjaar 2004 de uitkomsten van het model niet actueel genoeg zijn. Zij stellen dat nu bij de verkeersberekeningen is uitgegaan van het basisjaar 2004 het model eenvoudig getoetst had kunnen worden aan de ontwikkeling van het autoverkeer in de afgelopen 10 jaar. Uit een vergelijking van het model met de werkelijk gemeten aantallen voertuigen blijkt volgens hen dat de ontwikkeling van het motorverkeer stagneert. Tussen 2000 en 2013 is het verkeer op de Churchilllaan met minder dan 10% gestegen en vanaf 2010 is sprake van een afname van het autoverkeer. Het besluit is volgens appellanten ten onrechte niet gebaseerd op de feitelijke ontwikkelingen van het verkeer.

27.1. Uit het Rapport Uitgangspunten verkeersmodel volgt dat het hanteren van het basisjaar 2004 betekent dat voor dat jaar voor de gehele regio de kenmerken van verplaatsingsgedrag (bijvoorbeeld keuze vervoermiddel, afgelegde afstand) bekend zijn en tellingen beschikbaar zijn van de verkeersintensiteiten voor alle wegvakken. Uitgaande van deze gegevens wordt aan de hand van alle latere ontwikkelingen die voor de mobiliteit tot 2030 relevant zijn de verkeersprognose berekend. De keuze voor een recenter basisjaar heeft volgens verweerders slechts een beperkt effect op de uitkomsten van het onderzoek, omdat de kenmerken in het verplaatsingsgedrag, zoals de verhouding tussen het deel van de bevolking dat met de auto en het deel dat met de trein reist, waar het NRM van uitgaat slechts langzaam veranderen. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om eraan te twijfelen dat het hanteren van een recenter basisjaar dan 2004 wat betreft de uitkomsten van de verkeersprognoses tot relevante andere uitkomsten zou leiden. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat voor het bepalen van de verkeersprognoses met het NRM 2013 in redelijkheid niet kon worden uitgegaan van het basisjaar 2004.

D.3.1.5 NRM-Prognosejaar 2030

28. Stichting Behoud Rijnland, [appellanten sub 26] en Milieudefensie betwijfelen of de reistijd in 2030 wel berekend kan worden, omdat het gehanteerde verkeersmodel het prognosejaar 2030 niet kent. Gemeenten hebben volgens hen in de meeste gevallen nog geen zicht op ruimtelijke ontwikkelingen na 2020 en ook ten aanzien van de autonome mobiliteitsontwikkelingen tussen 2020 en 2030 is (nog) niet veel bekend, omdat het NRM vooralsnog uitsluitend het prognosejaar 2020 hanteert.

BV Krimwijk stelt dat bij de berekeningen rekening had moeten worden gehouden met een mogelijk dalende behoefte aan wegen, gezien de lange voorbereidingstijd en de lange levensduur van investeringen in infrastructuur en bedrijventerreinen. Bij trendmatige voortzetting van het huidige beleid bestaat een gerede kans, zeker na 2020, dat de congestie op het wegennet gaat dalen en er overschotten aan bedrijventerreinen ontstaan.

Voorts zal de veilinghandel niet meer fysiek, maar digitaal plaatsvinden, waardoor het veilingverkeer in de toekomst zal afnemen, aldus appellanten.

28.1. In de bijlage van het Rapport Uitgangspunten verkeersmodel staat dat het NRM 2013 zowel het prognosejaar 2020 als het prognosejaar 2030 hanteert. In zoverre mist het betoog van Stichting Behoud Rijnland, [appellanten sub 26] en Milieudefensie dat het NRM alleen het prognosejaar 2020 kent feitelijke grondslag.

In hetgeen voor het overige door appellanten naar voren is gebracht, ziet de Afdeling geen reden om te twijfelen aan de representativiteit van de prognose van de reistijd in 2030. De omstandigheid dat voor het prognosejaar weinig eenduidige uitgangspunten voorhanden zijn, de stelling dat de behoefte aan wegen en de congestie op het wegennet mogelijk gaat dalen en de stelling dat veilinghandel in de toekomst wellicht digitaal zal plaatsvinden, acht de Afdeling niet toereikend voor het oordeel dat provinciale staten bij de berekening van de reistijd voor het jaar 2030 in zoverre niet in redelijkheid hebben kunnen uitgaan van de gegevens die het NRM hanteert voor het prognosejaar 2030.

D.3.1.6 Reistijdwinst

29. [appellant sub 2] en anderen, BV Zuiderzeehelden, Milieudefensie, Stichting Behoud Rijnland, BV Het Wedde, en VV Oostvlietpolder, Milieudefensie en [appellant sub 9] betwisten dat door de aanleg van het voorkeurstracé de reistijd tussen de A4 en de A44 zal verbeteren van de huidige 20 minuten tot 3 á 5 minuten. Bovendien is het volgens hen een nietszeggende vergelijking, omdat er niet van de A4 naar de A44 (of omgekeerd) wordt gereist.

Kentekenonderzoek uit 2007 in opdracht van het Samenwerkingsproject Samenwerken in Groot Haaglanden (hierna: het Kentekenonderzoek) wijst volgens hen uit dat 75% van het verkeer op de N206 in Leiden herkomst en of bestemming Leiden heeft. Slechts 25% van het verkeer van de A4 gaat naar de A44, of omgekeerd. Voorts blijkt volgens appellanten uit dat onderzoek dat het doorgaande oost-west verkeer hooguit 5.000 motorvoertuigen (hierna: mvt) per dag bedroeg. Ten tijde van de besluitvorming over de tracékeuze was dan ook al duidelijk dat er van een toename van het doorgaande oost-westverkeer door de stad Leiden geen sprake was. Sindsdien is er volgens hen ook een aanzienlijke afname van verkeer op de drie hoofdroutes. Gelet op het kentekenonderzoek en de feitelijke ontwikkeling van het oost-west verkeer, 19.241 mvt in 2000, 21.025 mvt in 2008 en 20.958 mvt in 2013 zijn zij van mening dat een nadere verkeerskundige analyse moet worden uitgevoerd.

29.1. De Afdeling is van oordeel dat provinciale staten de vergelijking van de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie via de Churchilllaan en in de plansituatie via de RijnlandRoute relevant hebben kunnen achten, omdat daaruit kan worden afgeleid in hoeverre de oost-westverbinding voor het autoverkeer verbeterd.

Aan het Kentekenonderzoek ziet de Afdeling niet die betekenis toekomen die appellanten daaraan hechten. Dit onderzoek dat ruim veertien dagen heeft geduurd, had tot doel ten behoeve van een studie naar de meest optimale verkeersregelingen de verkeersstromen op de N206 in beeld te krijgen. In het Kentekenonderzoek staat dat het door de opzet van het onderzoek niet mogelijk is een volledig beeld te krijgen van het bestemmings- of doorgaande verkeer op de N206. Volgens het Kentekenonderzoek is in beperkte mate in beeld gebracht hoe het is gesteld met de verhouding doorgaand- en bestemmingsverkeer, omdat niet is gewerkt met een zogenoemd 'gesloten' netwerk. Op verschillende locaties 'verdwijnt' verkeer: zo is op de kruising Voorschotenseweg/Churchilllaan het verkeer richting Voorschoten niet meegenomen, is op de kruising Rooseveltstraat/Vijf Meilaan het verkeer richting Binnenstad niet meegenomen en is op de kruising Plesmanlaan/A44 het verkeer van en naar de A44 niet meegenomen. Bovendien zijn alleen de leesbare kentekens gebruikt voor het onderzoek; onleesbare of afwezige kentekens, ongeveer 10%, zijn niet gebruikt, aldus het Kentekenonderzoek.

Gelet op het vorenstaande moet dan ook worden geconcludeerd dat het kentekenonderzoek niet afdoende inzicht geeft in de totaliteit aan verkeersstromen en derhalve, anders dan appellanten menen, daarvoor niet maatgevend kan zijn .

[appellanten] hebben voor het overige geen concrete feiten of omstandigheden naar voren gebracht die aanleiding geven om te twijfelen aan de juistheid van de berekening van de verbetering van de reistijd tussen de A4 en de A44, zoals deze staat vermeld in paragraaf 1.1 van de plantoelichting. Hetzelfde geldt voor de in paragraaf 6.1.3. van de plantoelichting beschreven verkeerseffecten van de RijnlandRoute op regionale (parelle)wegen, waaraan de conclusie is verbonden dat het sluipverkeer zal afnemen. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding provinciale staten niet te volgen in hun stelling dat door de aanleg van het voorkeurstracé de reistijd tussen de A4 en de A44 zal verbeteren.

D.3.2 BEZWAREN BEREKENING VERKEERSGEGEVENS

D.3.2.1 Actualiteit gegevens

30. RCV stelt dat de onderzoeksrapporten niet actueel zijn. Meer in het bijzonder geldt dit volgens RCV voor de Nut- en noodzaaknotitie uit 2008 en de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland uit 2009. Milieudefensie stelt dat de gehanteerde bevolkings-en verkeersprognoses dateren van voor 2008 en bijstelling verdienen.

30.1. De Afdeling stelt vast dat verweerders zich niet hebben gebaseerd op de door RCV bedoelde Nut- en noodzaaknotitie uit 2008 en evenmin op de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland uit 2009. Ook de bevolkings- en verkeersprognoses van voor 2008 zijn niet bepalend geweest voor de besluitvorming. Provinciale staten hebben zich wat betreft de verkeersgegevens gebaseerd op het Rapport Uitgangspunten verkeersmodel, dat ten tijde van het vaststellen van het inpassingsplan niet ouder was dan twee jaar. Derhalve wordt voldaan aan artikel 3.1.1a, in samenhang gelezen met artikel 1.1.1, tweede lid , van het Bro, en artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet. De betogen falen.

D.3.2.2 Onjuistheden gegevens

- ongerijmdheden in berekening

31. Stichting Behoud Rijnland stelt dat de uitkomsten van de verschillende verkeersberekeningen tot een heroverweging van varianten, dan wel tot nieuw verkeersonderzoek hadden moeten leiden. Zij wijst daartoe op het verschil in uitkomsten tussen het verkeersonderzoek in het kader van het MER en het verkeersonderzoek ten behoeve van het inpassingsplan en zij voert aan dat in opeenvolgende rapporten voor bepaalde wegvakken verschillende verkeersintensiteiten zijn gehanteerd, terwijl niet duidelijk is waarom dit is gebeurd.

31.1. In de plantoelichting is een vergelijking gemaakt tussen de uitkomsten van de berekeningen in het MER 2e fase en het NRM 2013. Uit de conclusie in paragraaf 6.1.5 van de plantoelichting volgt dat de projecteffecten op de hoofdwegen en de RijnlandRoute nagenoeg gelijk zijn. Op het onderliggend wegennet is wel een aantal verschillen te zien, maar die verschillen zijn volgens de plantoelichting niet zodanig dat deze leiden tot een andere afweging en keuze in de varianten. Er is wel een verschil te zien op de N441. Ten opzichte van de referentiesituatie is er nog steeds een afname, maar deze is in de berekeningen met het NRM beperkter dan in het MER 2e fase. De belangrijkste oorzaak daarvan is de modellering. In het NRM is de N441 in tegenstelling tot de RVMK gemodelleerd met een directe aantakking en niet met een indirecte aantakking.

Er is ook een verschil te zien op de huidige N206 (Europaweg). In de verkeersberekeningen met het NRM 2013 ligt het aantal voertuigen lager dan in de verkeersberekeningen in het kader van het MER 2e fase: respectievelijk 54.000 mvt in de projectvariant en 38.000 mvt in de referentiesituatie tegenover 59.000 mvt in de projectvariant en 59.900 mvt in de referentiesituatie. Oorzaak hiervan is de modellering. Het NRM 2013 is zo gemodelleerd dat in de referentiesituatie meer verkeer via de Hoge Rijndijk wordt gestuurd. Dit heeft een lagere intensiteit op de N206 (Europaweg) tot gevolg. Bij een capaciteitsuitbreiding van de Europaweg en de Lammebrug, zal meer verkeer voor deze route kiezen, zodat het verkeer op de Europaweg na aanleg van de RijnlandRoute zal toenemen, aldus de plantoelichting.

31.2. De Afdeling ziet in hetgeen de Stichting Behoud Rijnland naar voren heeft gebracht geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de hiervoor gegeven verklaring voor de verschillende uitkomsten van de verkeersberekeningen. Voor het oordeel dat deze verschillende uitkomsten zouden moeten leiden tot de conclusie dat de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de onderzoeken niet zorgvuldig tot stand zijn gekomen dan wel onjuist zijn, ziet de Afdeling dan ook geen grond.

- Achterwegviaduct

32. Het college en de raad van Katwijk stellen dat bij de berekening van de verkeerscijfers voor wat betreft de projectlocatie Valkenburg is uitgegaan van de ontsluiting zoals deze werd voorzien in het Masterplan Locatie Valkenburg, terwijl dit Achterwegviaduct in het inpassingsplan is vervallen.

32.1. In paragraaf 5.1.1 van de plantoelichting staat dat op het tracé N206 (Ir. G. Tjalmaweg) twee ongelijkvloerse aansluitingen op het onderliggend wegennet krijgen, genaamd Valkenburg I en Valkenburg II. Het Achterwegviaduct komt te vervallen. Valkenburg I ligt ter hoogte van de Cohortedreef, Valkenburg II ligt ter hoogte van de Torenvlietslaan. In het Rapport Uitgangspunten verkeersmodel staat dat in de verkeersberekeningen is uitgegaan van deze twee aansluitingen. Anders dan het college en de raad van Katwijk stellen, is in het verkeersmodel niet uitgegaan van het Achterwegviaduct. Het betoog faalt.

- Valkenburg

33. OGLV, Stichting Behoud Rijnland BV Zuiderzeehelden en Milieudefensie wijzen er op dat de ontwikkelingen op Valkenburg zijn teruggeschaald van 20.000 naar minder dan 4.500 woningen in 2030 en 2.000 woningen in 2020 en zelfs dat wordt volgens OGLV niet gehaald. Zij stellen dat hiermee in de berekeningen van de verkeersprognose onvoldoende rekening is gehouden.

33.1. In het rapport MER 2e fase RijnlandRoute, achtergrondrapport verkeer versie 2.0, Bijlagenboek, van 26 april 2012, opgesteld door Goudappel Coffeng (hierna: Achtergrondrapport verkeer) staat in bijlage 1 dat een doorrekening is gemaakt voor het prognosejaar 2030. Dit is volgens dit rapport van belang, omdat een deel van de bouwopgave op de locatie Valkenburg (in totaal 2.500 woningen en 10 ha van de in totaal 20 ha bedrijventerrein) vóór 2020 gerealiseerd zal zijn. Het voltooiën van de locatie Valkenburg is gepland na 2030. Voor het jaar 2030 zijn in de modelberekeningen 2.000 woningen meegenomen. Daarnaast is in de berekeningen voor 2030 rekening gehouden met de autonome groei van de mobiliteit tussen 2020 en 2030.

Naast een statische analyse is in het MER 2e fase voor 2030 ook een dynamische doorrekening gemaakt, aldus paragraaf 8.3 van het Achtergrondrapport verkeer. Voor 2030 is uitgegaan van een autonome groei en het voltooiën van de locatie Valkenburg. De resultaten daarvan zijn opgenomen in bijlage 18 van het bijlagenboek (verkeersintensiteiten); een analyse van de verkeersafwikkeling staat in bijlage 12. Ten opzichte van 2020 komt de groei van de verkeersintensiteiten in 2030 neer op gemiddeld 5 - 10%, aldus het Achtergrondrapport verkeer.

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar voorlopig toetsingsadvies geconcludeerd dat het MER en de bijlagen veel kwalitatieve en kwantitatieve informatie bevatten, maar dat is gerekend met verkeersintensiteiten die een overschatting laten zien van de groei voor de komende jaren. Hierdoor wordt volgens het voorlopig toetsingsadvies onder meer de score 'toekomstvastheid' beïnvloed. Omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein zijn, is een gelijkwaardige beoordeling van de alternatieven van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang, aldus de Commissie voor de m.e.r. Naar aanleiding van dit advies is een aanvulling op het milieueffectrapport gemaakt. Op 29 november 2012 heeft de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies over deze aanvulling uitgebracht. Daarin heeft zij geconstateerd dat de tekortkomingen in de aanvulling op het milieueffectrapport zijn hersteld.

Hetgeen appellanten hebben aangevoerd over de ontwikkelingen op Valkenburg geeft de Afdeling geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van voormelde uitgangspunten. Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat zij in de verkeersberekeningen in het kader van het MER en ten behoeve van het inpassingsplan adequaat rekening hebben gehouden met de door appellanten genoemde ontwikkelingen.

D.3.3 CONCLUSIE VERKEERSGEGEVENS

34. Hetgeen appellanten hebben aangevoerd over de bij de verkeersberekeningen gehanteerde uitgangspunten, modellen en scenario's geeft geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de onderzoeken en verkeersberekeningen zodanige gebreken of leemten vertonen dat verweerders zich hierop niet hebben mogen baseren. Er is dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich bij de tracékeuze niet in redelijkheid op deze gegevens hebben mogen baseren. Evenmin kan de Afdeling appellanten volgen in hun betoog dat een deugdelijke probleemanalyse van de verkeersgegevens ontbreekt.

De betogen falen.

D.4 BEZWAREN OVER DE ALTERNATIEVENKEUZE

D.4.1 NOODZAAK NIEUWE INFRASTRUCTUUR

D.4.1.1 Verbetering bestaande infrastructuur

35. [appellant sub 2] en anderen, BV Zuiderzeehelden, Milieudefensie, RCV, Stichting Behoud Rijnland en Wijkraad Stevenshof betogen dat voor een verbetering van de doorstroming van het verkeer volstaan kan worden met het treffen van maatregelen aan de bestaande infrastructuur in Leiden, waarbij in Leiden de Europaweg wordt verdubbeld, de Lammebrug en de Trekvliesbrug worden verbreed, het Lammenschansplein wordt heringericht en verbeteringen worden getroffen bij knooppunt Leiden-West. Volgens appellanten hebben provinciale staten nagelaten te onderzoeken of met deze maatregelen het beoogde doel, te weten de verbetering van de verkeersdoorstroming, niet al kan worden bereikt alvorens te besluiten tot de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Een aantal appellanten wijst er in dit verband op dat de zogenoemde "Zevensprong van Verdaas" ten onrechte niet is toegepast, terwijl al in 2009 uit de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland naar voren is gekomen dat het treffen van maatregelen aan de bestaande infrastructuur een groot probleemoplossend vermogen heeft. Daarbij was uitgegaan van een hoog groeiscenario, terwijl gelet op de veranderingen in de ontwikkelingen op het gebied van bevolking, woning- en kantorenbouw, werkgelegenheid en verkeer een lager scenario realistischer is waardoor de aanpassingen aan de bestaande infrastructuur voldoende probleemoplossend zijn, aldus Stichting Behoud Rijnland.

35.1. In het Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport van 3 maart 2009 adviseert de Commissie voor de m.e.r ten aanzien van het MER 1e fase om daarin het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute geïnspireerd door de "Zevensprong van Verdaas" verder uit te werken. De Zevensprong van Verdaas, ook wel "Ladder van Verdaas" genoemd, is een methode die ertoe strekt om op een getrapte wijze oplossingsrichtingen voor mobiliteitsproblemen in kaart te brengen. Nieuwe infrastructuur moet pas worden overwogen als beleidsmaatregelen om verkeers- en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden dan wel beter benutten van bestaande infrastructuur met kleine aanpassingen geen afdoende oplossing bieden. In paragraaf 3.2 van het MER 1e fase is ingegaan op de zeven maatregelen uit de Ladder van Verdaas en geconcludeerd dat uitbreiding van de infrastructuur nodig is om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de N206 op te lossen. Het beter benutten en uitbreiden van bestaande infrastructuur alleen is volgens evenbedoelde paragraaf 3.2. onvoldoende om de geconstateerde problemen op te lossen.

Gelet op het vorenstaande stelt de Afdeling vast dat, anders dan appellanten hebben gesteld en nog in het midden gelaten of dat zou moeten, rekening is gehouden met de Ladder van Verdaas. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de Commissie voor de m.e.r. in haar Advies richtlijnen voor het MER 2e fase van 22 juni 2010 niet adviseert de Ladder van Verdaas in het MER 2e fase opnieuw toe te passen. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling voorts geen aanleiding te twifelen aan de juistheid van de conclusie dat het beter benutten en uitbreiden van bestaande infrastructuur op zich beschouwd onvoldoende soelaas bieden voor de bestaande verkeers- en leefbaarheidsproblemen. Provinciale staten hebben zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het noodzakelijk is ook nieuwe infrastructuur aan te leggen.

De betogen falen.

D.4.1.2 Verbreding N206/Europaweg

36. [appellant sub 24] en [appellant sub 37] betogen dat de geconstateerde problemen verbreding van de bestaande N206/Europaweg niet vereisen.

36.1. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat het project niet alleen tot doel heeft het verbeteren van de oost-westverbinding voor autoverkeer, maar ook het verminderen van sluipverkeer op het onderliggend wegennet om zo de veiligheid op die wegen en de leefbaarheid in de omgeving te verbeteren. Door de capaciteit van de Europaweg te vergroten en de verkeersafwikkeling te verbeteren, zal het verkeer met bestemming Leiden niet meer kiezen voor de nu veel gebruikte sluiproutes, maar voor de Europaweg. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 24] en [appellant sub 37] hebben aangevoerd over de Europaweg geen aanknopingspunten om te twifelen aan de juistheid van deze stellingname van verweerders. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het verbreden van de Europaweg zich in zoverre niet verdraagt met de doelstellingen van het project RijnlandRoute.

De betogen falen.

37. Stichting Behoud Rijnland en [appellant sub 9] wijzen erop dat na het realiseren van de RijnlandRoute volgens de verkeersberekeningen het verkeer op de Europaweg met 36% toeneemt in plaats van afneemt en het verkeer op de Churchillaan, nu een van de grootste knelpunten, slechts met 20% afneemt na realisatie van de RijnlandRoute. De RijnlandRoute is in zoverre niet doelmatig.

37.1. Zoals provinciale staten hebben toegelicht, zal het verkeer op de Europaweg toenemen als gevolg van de RijnlandRoute, omdat het verkeer met bestemming Leiden niet meer voor de nu veel gebruikte sluiproutes zal kiezen. Door de capaciteit van de Europaweg te vergroten en de verkeersafwikkeling te verbeteren, kan de Europaweg een toename van 36% ook aan, aldus provinciale staten. De afname van 20% van het verkeer op de Churchilllaan acht provinciale staten aanzienlijk. Deze afname zal tot een verbetering van de doorstroming van het verkeer op de Churchilllaan leiden en een positief effect hebben op de leefkwaliteit ter plaatse.

De Afdeling ziet in hetgeen Stichting Behoud Rijnland en [appellant sub 9] hebben aangevoerd geen aanknopingspunten om te twijfelen aan de juistheid van deze stellingen van provinciale staten. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de RijnlandRoute in zoverre niet doelmatig is.

D.4.2 BEZWAREN KEUZE ALTERNATIEF ZOEKEN NAAR BALANS

D.4.2.1 Onderzoek naar alternatieven

38. Verschillende appellanten betogen dat er betere alternatieven naar voren zijn gebracht, maar dat deze onvoldoende zijn onderzocht. Zo had volgens hen het zogenoemde nulplus 3 alternatief, dat voorziet in een volledige ondertunneling van de bestaande N206 door Leiden, uit het MER 1e fase nader moeten worden onderzocht en in de afweging van de alternatieven moeten worden betrokken.

Ook vinden zij dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid van een gefaseerde aanleg van de RijnlandRoute waarbij eerst maatregelen worden getroffen aan de bestaande infrastructuur, zoals in de variant Zoeken naar Balans A, alvorens te besluiten tot de aanleg van een nieuwe verbindingsweg. Volgens hen is deze variant voldoende probleemoplossend ook op de langere termijn wanneer uitgegaan wordt van lagere verkeersprognoses en is dit alternatief nog verder te optimaliseren.

Dit geldt ook voor het alternatief Churchill Avenue. Dit alternatief is als meest milieuvriendelijke alternatief aangemerkt in het MER en is volgens appellanten uit te voeren met een verkeersveilige tunnel.

Volgens appellanten hebben provinciale staten deze aspecten onvoldoende bij hun afweging betrokken.

Ook hebben appellanten kanttekeningen geplaatst bij de haalbaarheid van de doelstellingen van de RijnlandRoute bij het gekozen voorkeursalternatief, zoals de robuustheid van het wegennet en verbetering van de leefbaarheid. Zij voeren daartoe aan dat met het alternatief Churchill Avenue dan wel het alternatief Zoeken naar Balans A de doelstellingen van de RijnlandRoute minstens even goed dan wel beter worden gediend als met het voorkeursalternatief.

38.1. De Afdeling stelt voorop dat provinciale staten bij de keuze van de bestemming een afweging dienen te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij hebben provinciale staten beoordelingsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

38.2. In het MER 1e fase zijn drie varianten onderzocht van het zogenoemde nulplus alternatief, waarbij maatregelen worden getroffen aan de bestaande route van de N206 tussen de A4 en de A44. Daarnaast is in het MER 1e fase ingegaan op het alternatief Churchill Avenue, een variant die voortkomt uit een burgerinitiatief. Het alternatief Churchill Avenue loopt over hetzelfde tracé als het nulplus 3 alternatief en kent daarmee veel overeenkomsten, maar kent ook een aantal verschillen en aanvullende functionaliteiten, aldus het MER 1e fase. In het alternatief Churchill Avenue is een lange stadstunnel met in- en uitritten voorzien onder de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan. In het nulplus 3 alternatief is de tunnel korter en zijn geen in- en uitritten in de tunnel voorzien. Volgens provinciale staten lijken beide varianten zo veel op elkaar dat het onderzoeken van beide varianten geen meerwaarde heeft, daarom is besloten om in het MER 2e fase alleen het alternatief Churchill Avenue te onderzoeken.

Gelet hierop stelt de Afdeling vast dat het nulplus 3 alternatief op hoofdlijnen is onderzocht in het MER 1e fase. Dat provinciale staten ervoor hebben gekozen om niet dit alternatief maar het alternatief Churchill Avenue nader te onderzoeken in het MER 2e fase acht de Afdeling, gelet op de daarvoor gegeven, onbestreden, toelichting van provinciale staten, niet onredelijk.

38.3. In het MER 2e fase zijn de effecten van drie tracéalternatieven, te weten: N11-West, Zoeken naar Balans en Churchill Avenue alsmede uitvoeringsvarianten van deze alternatieven onderzocht. Het alternatief Zoeken naar Balans A is als goedkopere uitvoeringsvariant van het alternatief Zoeken naar Balans onderzocht. Het betreft een faseringsvariant die op termijn is op te waarderen naar een eindoplossing, aldus het MER 2e fase.

In hoofdstuk 8 van het MER 2e fase is een integraal overzicht gegeven van de effecten van de verschillende alternatieven en uitvoeringsvarianten daarvan als het gaat om doelbereik, bijdrage aan duurzaamheidsambities van de provincie Zuid-Holland, milieueffecten en investeringskosten. Het alternatief Churchill Avenue is volgens het MER 2e fase het meest milieuvriendelijke alternatief. Over de tunnelveiligheid staat in het MER 2e fase dat voor alle tunnels en verdiepte liggingen oplossingen mogelijk zijn om deze voldoende verkeersveilig te maken, zodat dit aspect niet onderscheidend is voor de beoordeling van de alternatieven. Daarbij wordt opgemerkt dat voor de tunnel in het alternatief Churchill Avenue de onzekerheid over de omvang van de noodzakelijke (financiële) maatregelen groter is dan bij de andere varianten vanwege de in- en uitvoegers die aansluiten op het onderliggend wegennet. De vigerende Nederlandse wet- en regelgeving voorziet niet in de toepassing van in- en uitvoegers in een tunnel, aldus het MER 2e fase.

Uit het voorgaande volgt dat in het MER ook het door appellanten genoemde alternatief Zoeken naar Balans A is onderzocht en is gekeken naar het alternatief Churchill Avenue met een tunnel. In hetgeen in dit verband overigens is gesteld, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat in zoverre onvoldoende onderzoek naar deze alternatieven is verricht.

De betogen falen.

D.4.2.2 Aanvulling MER

39. Stichting Behoud Rijnland betoogt dat provinciale staten ingevolge artikel 7:13, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer het PIP niet hadden mogen vaststellen nu in verband met de optimalisaties van het ontwerp en wijzigingen in de omgeving de gegevens in het MER zonder aanvulling daarop niet meer ten grondslag kunnen worden gelegd aan de tracékeuze. Volgens haar kon niet worden volstaan met het opstellen van de Notitie effecten optimalisaties van Tauw. Daartoe voert zij aan dat niet duidelijk is hoe de resultaten van de kwalitatieve beoordeling in tabel 5.1 van deze notitie tot stand zijn gekomen. Hierdoor is volgens haar geen eerlijke vergelijking van alternatieven te maken. In dit kader verwijst zij naar het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. van 18 oktober 2012 waarin staat dat de verschillen tussen de alternatieven klein zijn en dat het daarom van belang is dat de alternatieven evenwichtig en gelijkwaardig worden uitgewerkt.

Ook andere appellanten betogen dat vanwege de optimalisaties in het wegontwerp van het gekozen alternatief en de wijzigingen in de omgeving een aanvulling op het MER had moeten worden gemaakt die aan de Commissie voor de m.e.r. had moeten worden voorgelegd. Zij voeren aan dat door de gekozen boortunnel als optimalisatie in het wegontwerp de lokale milieueffecten zullen wijzigen. Zo zal volgens hen de luchtkwaliteit ter plaatse van de tunnelmonden, zoals ter hoogte van de wijk Stevenhof, verslechteren en zal de verdeling van het verkeer over het wegennet anders verlopen waardoor meer verkeer over de Europaweg, Lammebrug en Lammenschansplein zal rijden. BV het Wedde voert daartoe aan dat de gevolgen hiervan voor de bodemkwaliteit niet zijn onderzocht en de mogelijke effecten hiervan voor de woningen niet zijn betrokken in de afweging van alternatieven. Zij wijst er in dit verband op dat de woningen zijn gebouwd op slappe veengrond.

Verder voert een aantal appellanten aan dat de aantasting van de gebieden Oostvlietpolder en Vlietland groter zal zijn dan in het MER is beoordeeld. Enerzijds omdat door de verschuiving van de A4, het verleggen van de Hofvlietweg en de vormgeving van het knooppunt Hofvliet als optimalisaties in het wegontwerp grotere delen van

Vlietland en de Oostvlietpolder worden aangetast en anderzijds omdat inmiddels de recreatieve waarden van de Oostvlietpolder en Vlietland zijn toegenomen door onder meer de komst van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff en de aanleg van recreatieve fiets- en wandelpaden.

Voorts had, nu een boortunnel in het tracé van het gekozen alternatief mogelijk is gebleken, volgens een aantal appellanten in een aanvulling op het MER onderzoek moeten worden verricht naar andere mogelijke boortracs, zoals een boortunnel onder de Churchilllaan en Dr. Lelylaan dan wel het alternatief Churchill Avenue uitvoeren met een boortunnel. Door dit niet te doen en de alternatieven niet te heroverwegen is gehandeld in strijd met het beginsel van fair play, aldus appellanten.

Een aantal appellanten voert verder nog aan dat gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu heeft toegezegd dat een aanvulling op het MER gemaakt zou worden.

39.1. Bij wet van 17 december 2009 (Stb. 2010, 20) zijn de bepalingen in de Wet milieubeheer met betrekking tot de milieueffectrapportage gewijzigd. Uit het bij de wet van 17 december 2009 behorende overgangsrecht volgt dat op het huidige geding de bepalingen met betrekking tot de milieueffectrapportage zoals deze luiden voor inwerkingtreding van die wet van toepassing blijven.

Ingevolge artikel 7.27, tweede lid, van de Wet milieubeheer (oud) (thans artikel 7:13, onder b voor plannen en artikel 7.36a, onder b voor besluiten), voor zover hier van belang, neemt het bevoegd gezag een besluit niet indien de gegevens die in het MER zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het MER is uitgegaan.

39.2. Zoals de Afdeling in de uitspraak van 27 april 2011, in zaak nr. 201008134/1/M2 heeft overwogen houdt een milieu-effectrapport zelf niet een besluit over een bepaald project in. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het milieu-effectrapport beschreven uitvoeringen van het project; zo'n eis zou betekenen dat het milieu-effectrapport zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

Verder heeft de Afdeling in haar uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. 200703693/1 overwogen dat het niet ongebruikelijk is en in beginsel is toegestaan, dat in procedures als hier aan de orde de beschikbare informatie wordt aangevuld gedurende de besluitvormingsprocedure.

39.3. Na het opstellen van het MER, de op 27 juni 2012 gemaakte keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans en het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben optimalisaties van het wegontwerp van het gekozen alternatief plaatsgevonden. De milieueffecten daarvan zijn in de Notitie effecten optimalisaties opnieuw bepaald. In de tabellen 3.1 en 3.2 van deze notitie zijn de optimalisaties weergegeven en vervolgens is in hoofdstuk 4 ingegaan op de effecten daarvan in vergelijking met de beoordeling van het alternatief Zoeken naar Balans, zoals beschreven in het MER. Hieruit volgt dat, anders dan BV het Wedde aanvoert, ook de effecten van een geboorde tunnel in plaats van een gegraven tunnel zijn meegenomen in de beoordeling. Dit is nader toegelicht op pag. 13 van de notitie. Voorts is een samenvatting van de effectbeoordeling van de optimalisaties weergegeven in tabel 5.1 van de notitie en is geconcludeerd dat uit de effectbeoordeling van het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal blijkt dat de milieueffecten gelijk dan wel gunstiger zijn, dan het alternatief Zoeken naar Balans dat in het MER 2e fase is onderzocht. De vergelijking van alternatieven zoals die in het MER is uitgevoerd, verandert niet wezenlijk omdat de optimalisaties vooral lokale effecten betreft, aldus de Notitie effecten optimalisaties.

[appellanten] hebben geen concrete feiten of omstandigheden gesteld die aanleiding geven voor het oordeel dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van de bevindingen neergelegd in de Notitie effecten optimalisaties. Gelet hierop zijn de doorgevoerde optimalisaties naar het oordeel van de Afdeling niet zodanig ingrijpend dat het opgestelde MER niet meer als basis voor de besluitvorming over het project had kunnen worden gebruikt en een aanvulling op het MER gemaakt had moeten worden.

De betogen falen in zoverre.

39.4. Ten aanzien van de door appellanten gestelde toename van de waarde van de recreatie- en natuurgebieden overweegt de Afdeling dat in het MER 2e fase reeds was geconcludeerd dat het alternatief Zoeken naar Balans slechter scoort op aantasting van landschap, dan het alternatief Churchill Avenue. Dat door de optimalisaties de aantasting wat groter zou zijn, zoals een aantal appellanten betoogt, wat daar verder ook van zij, maakt niet dat deze conclusie anders wordt en dat een aanvulling op het MER zou moeten worden gemaakt.

Het betoog faalt in zoverre.

39.5. Voor zover appellanten betogen dat de keuze voor een boortunnel ertoe had moeten leiden dat opnieuw onderzoek naar alternatieven met een boortunnel had moeten worden verricht, overweegt de Afdeling dat uit het rapport "RijnlandRoute Nadere Uitwerking-inclusief alle onderzochte opties" van 19 maart 2013, waarnaar in paragraaf 4.2.7 van de plantoelichting is verwezen, volgt dat verschillende alternatieven met een boortunnel zijn onderzocht. In paragraaf 10.3 van dit rapport is ingegaan op de mogelijkheid een tunnel te boren op de locatie van het alternatief Churchill Avenue. Dit zou volgens het rapport tot een slechtere verkeersafwikkeling leiden dan het alternatief Churchill Avenue en ten aanzien van de kosten is er een dekkingstekort.

Gelet hierop zijn mogelijkheden van een boortunnel nader onderzocht. Ook hierin ziet de Afdeling geen grond gelegen dat een aanvulling op het MER had moeten worden gemaakt. Evenmin bestaat aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten bij de vaststelling van het PIP hebben gehandeld in strijd met het beginsel van fair play.

De betogen falen in zoverre.

39.6. Het betoog dat het vertrouwensbeginsel is geschonden, omdat gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu heeft toegezegd dat een aanvulling op het MER gemaakt zou worden, volgt de Afdeling evenmin. In het algemeen kunnen immers geen rechten worden ontleend aan toezeggingen die zijn gedaan door personen die ter zake niet beslissingsbevoegd zijn. Een lid van het college van gedeputeerde staten is ter zake van een PIP niet beslissingsbevoegd, dat zijn provinciale staten. Uit de stukken blijkt geen ondubbelzinnige toezegging van provinciale staten. Provinciale staten hebben het PIP op dit punt dan ook niet in strijd met het vertrouwensbeginsel vastgesteld.

Het betoog faalt in zoverre.

D.4.2.3 MKBA

40. Stichting Behoud Rijnland, BV Krimwijk, [appellant sub 9] en Wijkraad Stevenshof stellen dat de RijnlandRoute maatschappelijk onrendabel is en dat een nieuwe MKBA had moeten worden gemaakt. Stichting Behoud Rijnland en BV Krimwijk betwijfelen of de MKBA van 2008 nog wel geldig is, wegens verouderde uitgangspunten, omdat sinds 2010 de beroepsbevolking krimpt en het aantal verkeersbewegingen afneemt. In dat verband voeren zij aan dat de Randstedelijke Rekenkamer naar aanleiding van de beoordeling van de MKBA van 24 april 2008, adviseert een nieuwe MKBA op te stellen.

[appellant sub 9] en Wijkraad Stevenshof stellen dat de kosten van het alternatief Churchill Avenue in de MKBA hoger geraamd zijn dan de kosten van het alternatief Zoeken naar Balans en dat het nulplusalternatief onvoldoende is uitgewerkt.

OGLV en [appellant sub 9] stellen, onder verwijzing naar de baten/kosten verhouding van 0,7 bij doorrekening van het RC-scenario, dat de RijnlandRoute maatschappelijk onrendabel is. Nu ook het RC-scenario het afgelopen decennium is onderschreden, betekent dit volgens appellanten dat de RijnlandRoute meer kost dan hij oplevert.

Volgens Stichting Behoud Rijnland gaan provinciale staten er ten onrechte aan voorbij dat het RC-scenario, in hun ogen de meest waarschijnlijke verkeersprognose, een negatief contante waarde zal opleveren van € 344 miljoen. Dit gegeven had tot nader onderzoek aanleiding moeten geven.

40.1. De MKBA die ten grondslag is gelegd aan de tracékeuze is opgesteld door Ecorys in april 2012. Daarin is het RC-scenario gehanteerd. De quick scan van de Randstedelijke Rekenkamer ziet niet op de MKBA van 2012, maar op de MKBA van 2008 dat niet aan de tracékeuze ten grondslag is gelegd. Reeds hierom gaat de Afdeling voorbij aan het betoog over de geldigheid van de MKBA van 2008.

In hetgeen appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling evenmin aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich niet op het MKBA van 2012 hebben mogen baseren. Hierbij heeft de Afdeling in aanmerking genomen dat provinciale staten onbetwist hebben gesteld dat voor beide alternatieven, het alternatief Churchill Avenue en het alternatief Zoeken naar Balans, dezelfde criteria zijn gehanteerd en dat bij de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans niet het kostenaspect van doorslaggevend belang is geweest, maar het aspect toekomstvastheid. Het zogenoemde nulplusalternatief heeft volgens provinciale staten onvoldoende probleemoplossend vermogen en is daarom niet verder uitgewerkt in de MKBA van 2012. Nu voor zowel het alternatief Zoeken naar Balans als het alternatief Churchill Avenue geldt dat de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten en bij toepassing van het GE-scenario of het RC-scenario de onderlinge verhouding gelijk blijft, moet worden vastgesteld dat het alternatief Zoeken naar Balans beter scoort dan het alternatief Churchill Avenue. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de uitkomsten van de MKBA van 2012 hadden moeten leiden tot nader onderzoek, dan wel tot een andere wegging van de betrokken alternatieven.

D.4.2.4 Weging alternatieven

41. Voorts voert een aantal appellanten aan dat de Nota voorkeursalternatief dermate veel onjuistheden bevat dat deze niet ten grondslag had mogen worden gelegd aan de tracékeuze. Volgens hen is in deze nota de voorkeursvariant Zoeken naar Balans positiever beschreven dan de feiten en de onderliggende onderzoeken rechtvaardigen en is de voornaamste concurrent het alternatief Churchill Avenue negatiever beschreven. Belangrijke tekortkomingen in het ontwerp van het alternatief Zoeken naar Balans, zoals het ontbreken van een oplossing voor het kruisen van de wateringen in de Papenwegse polder, worden volgens hen gemaskeerd of naar een volgende fase doorgeschoven, terwijl in het ontwerp van het alternatief Churchill Avenue niet noodzakelijke maatregelen, zoals vluchtstroken in de tunnel, zijn opgenomen. In zoverre heeft volgens appellanten geen gelijkwaardige afweging van alternatieven plaatsgevonden. Daarnaast is essentiële informatie over tunnelveiligheid in het alternatief Churchill Avenue niet betrokken in de Nota voorkeursalternatief en zijn ook de aanvullingen op het MER naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. daarin niet meegenomen nu deze dateren van na de vaststelling van de Nota voorkeursalternatief, aldus appellanten.

Verder is een aantal appellanten van mening dat provinciale staten in hun afweging in de Nota voorkeursalternatief dat het alternatief Churchill Avenue duurder is dan het voorkeursalternatief onvoldoende gewicht hebben toegekend aan de nadelige gevolgen voor het milieu, zoals geluidhinder, luchtkwaliteit en aantasting van het landschap van de Papenwegse- en Oostvlietpolder, van het gekozen alternatief.

41.1. Op basis van de MKBA en het MER is in de Nota voorkeursalternatief de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans beschreven in vergelijking met het alternatief Churchill Avenue. Volgens de Nota voorkeursalternatief is gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans, omdat dit alternatief in tegenstelling tot het alternatief Churchill Avenue ook op de langere termijn zorgt voor een goede verkeersafwikkeling en daarmee toekomstvast is. Bovendien zijn volgens de Nota voorkeursalternatief de investeringskosten en onderhoudskosten van het alternatief Zoeken naar Balans lager dan bij het alternatief Churchill Avenue het geval is. Het alternatief Churchill Avenue kent daarnaast een dekkingstekort van € 229 miljoen, terwijl het alternatief Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget en vergunbaar is, wat het risico op tijdverlies minimaliseert. Verder biedt het gekozen alternatief Zoeken naar Balans twee aansluitingen op het hoofdwegennet, zodat het oost-westverkeer over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld en het wegennetwerk robuuster wordt, aldus de Nota voorkeursalternatief.

41.2. In de Nota voorkeursalternatief is onderkend dat het alternatief Churchill Avenue het meest milieuvriendelijke alternatief is. Op grond van hetgeen appellanten hebben gesteld, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat het alternatief Zoeken naar Balans positiever is weergegeven in de Nota voorkeursalternatief en dat het alternatief

Churchill Avenue negatiever is beschreven door daarin allerlei onnodige maatregelen op te nemen. Ten aanzien van de in dit kader naar voren gebracht voorbeelden: vluchtstroken in de tunnel van het alternatief Churchill Avenue en de waterstaatkundige maatregelen in de Papenwegse polder hebben provinciale staten onweersproken gesteld dat realisatie van deze maatregelen niet leidt tot significante meerkosten en deze maatregelen dus niet van doorslaggevend belang zijn geweest bij de keuze voor het voorkeursalternatief.

41.3. De Afdeling stelt voorts vast dat bij de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans is gekeken naar uitvoeringsvarianten. Volgens de Nota voorkeursalternatief valt de variant Zoeken naar Balans A af omdat deze onvoldoende probleemoplossend is vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan - Dr. Lelylaan - Churchilllaan tijdens de spitsuren. De variant Zoeken naar Balans A richt zich volgens de Nota voorkeursalternatief op het oplossen van een beperkt aantal knelpunten in de bestaande infrastructuur door de aanleg van de bypass Oostvlietpolder en de verbreding van de ir. G. Tjalmaweg met twee extra rijstroken. Ter zitting hebben provinciale staten met betrekking tot deze uitvoeringsvariant gesteld dat het oplossen van de knelpunten rondom het Lammenschansplein en het knooppunt Leiden-West zorgt voor een toestroom aan verkeer aan de randen van Leiden waarop het Leidse wegennet, dat niet wordt aangepast, niet is berekend en waardoor de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd. In aanmerking genomen dat er gelet op hetgeen hiervoor is overwogen over de door provinciale staten gehanteerde verkeersprognoses, geen aanleiding bestaat om te twijfelen aan de realiteitswaarde van die prognoses, ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten het alternatief Zoeken naar Balans A niet in redelijkheid als alternatief hebben kunnen afwijzen.

41.4. Het betoog van appellanten dat de Nota voorkeursalternatief gebrekkig is omdat daarbij geen rekening is gehouden met stukken die na de Nota voorkeursalternatief beschikbaar zijn gekomen, zoals het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het rapport over de realisering van een tunnel in het alternatief Churchill Avenue, volgt de Afdeling niet. De motivering van de tracékeuze is immers niet enkel gebaseerd op de Nota voorkeursalternatief. Nu in hoofdstuk 4 van de plantoelichting onder meer is ingegaan op het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de nadien doorgevoerde optimalisaties moet immers worden vastgesteld dat bedoelde stukken wel degelijk zijn betrokken bij de vaststelling van de tracékeuze in het PIP maar niet tot een andere weging van alternatieven hebben geleid.

D.4.3 CONCLUSIE ALTERNATIEVENKEUZE

42. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen ziet de Afdeling in hetgeen appellanten betogen geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de afweging van alternatieven onzorgvuldig is uitgevoerd of op onjuiste gegevens is gebaseerd. Evenmin ziet de Afdeling hierin grond voor het oordeel dat aan de keuze voor het voorkeursalternatief een zodanige onevenwichtige afweging van de betrokken belangen ten grondslag ligt dat provinciale staten niet in redelijkheid voor het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal hebben kunnen kiezen. Dat appellanten een andere tracékeuze voorstaan dan provinciale staten is op zich beschouwd onvoldoende voor het oordeel dat de gemaakte afweging onzorgvuldig of onredelijk is. De opmerkingen die door een aantal appellanten zijn gemaakt bij de haalbaarheid van doelstellingen van de RijnlandRoute bij het gekozen voorkeursalternatief over in het bijzonder de robuustheid van het wegennet, acht de Afdeling, mede gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, evenmin toereikend voor het oordeel dat provinciale staten redelijkerwijs niet voor het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal hebben kunnen kiezen.

De betogen falen.

D.5 BEZWAREN WEGONTWERP

43. [appellant sub 2] en anderen, BV Charlotte Köhlerpad, BV Gerda Brautigamsingel, [appellant sub 9], het college van burgemeester en wethouders van Katwijk, [appellante sub 13], [appellant sub 14] en anderen, [appellant sub 19], Milieudefensie, [appellanten sub 26], RCV, [appellanten sub 38], VV Oostvlietpolder, VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof hebben beroepsgronden aangevoerd over het wegontwerp van het alternatief Zoeken naar Balans Optimaal, wat betreft de hierna vermelde locaties.

D.5.1 DE VERBINDING NOORD- EN ZUID VALKENBURG

44. Het college en de raad van Katwijk betogen dat provinciale staten bij de vaststelling van het PIP onvoldoende rekening hebben gehouden met de plannen van de gemeente Katwijk, zoals neergelegd in het Masterplan Locatie Valkenburg (hierna: Masterplan). Zo is volgens hen ten onrechte geen goede verbinding opgenomen tussen Valkenburg, ten noorden van de N206/ir. G. Tjalmaweg en de te ontwikkelen woonlocatie Valkenburg, ten zuiden van de N206/ir. G. Tjalmaweg. Zij voeren in dat kader aan dat het bestaande Achterwegviaduct over de N206/ir. G. Tjalmaweg vanwege de verbreding van de N206 zal komen te vervallen, terwijl er geen nieuwe verbinding tussen het noorden en het zuiden van Valkenburg voor in de plaats komt. Deze verbinding is volgens het college en de raad van Katwijk essentieel voor de te ontwikkelen woonlocatie en was voorzien in het Masterplan. Daarnaast is volgens het college en de raad van Katwijk ten onrechte niet voorzien in een fietsbrug over de N206, zoals opgenomen in het Masterplan. De plannen voor een hoogwaardige fietsverbinding tussen Katwijk en Leiden worden volgens hen daardoor gefrustreerd. De thans gekozen oplossing om het fietsverkeer via de kruising van de N206 met de N441 te laten rijden, leidt ertoe dat deze overbelaste weg wordt belast met een extra kruising, aldus het college en de raad van Katwijk.

44.1. In paragraaf 2.4 van de plandoelstelling staat dat bij het opstellen van het PIP het gemeentelijk beleid is betrokken. Over het Masterplan is vermeld dat de gemeente Katwijk en het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf daarin de ambities hebben vastgelegd voor de ontwikkeling van de locatie Valkenburg, het terrein van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg. Het Masterplan legt de hoofdstructuur en de principes voor de ruimtelijke kwaliteit vast. Het gaat volgens de plandoelstelling om een globaal plan dat de positionering van de locatie en de hoofdstructuren vastlegt en de opmaat vormt voor een bestemmingsplan. In het Masterplan is rekening gehouden met de realisatie van de RijnlandRoute. Vanuit met name landschappelijk perspectief is bij de vaststelling van het PIP zoveel mogelijk aangesloten bij de principes uit het Masterplan, aldus de plandoelstelling.

44.2. Zoals reeds hiervoor onder 32.1 is overwogen, hebben provinciale staten rekening gehouden met de ontsluiting van de projectlocatie Valkenburg vanwege het vervallen van het Achterwegviaduct door twee nieuwe aansluitingen van het onderliggend wegennet op de N206 te realiseren, aangeduid als Valkenburg I en Valkenburg II. De afslag Valkenburg I, ter hoogte van de Cohortedreef, voorziet in een afslag naar de projectlocatie Valkenburg, zodat de te ontwikkelen locatie wordt aangesloten op de N206. Daarnaast voorziet de afslag Valkenburg II, ter hoogte van de Torenvlietslaan, in een aansluiting waarbij door middel van een viaduct vanuit de te ontwikkelen locatie Valkenburg een verbinding wordt gemaakt met de bestaande wijk in Valkenburg ten noorden van de N206. De nieuwe afslag Valkenburg II omvat volgens provinciale staten dan ook twee afslagen op de N206 zowel naar de bestaande kern van Valkenburg als naar de nieuwe te ontwikkelen locatie Valkenburg toe.

De gewenste fietsverbindingen over de N206 zijn volgens provinciale staten te realiseren binnen de verkeersbestemming. Verder voorziet het PIP in een fietsverbinding bij Valkenburg II waarmee de huidige fietsverbinding bij het Achterwegviaduct wordt hersteld. Er is geen fietsverbinding voorzien bij Valkenburg I, omdat het PIP volgens provinciale staten niets verandert in de bestaande fietsverbinding met gelijkvloerse kruising van de N206 en de N441, zoals weergegeven in bijlage 16 bij het verweerschrift.

44.3. Nu het college en de raad van Katwijk de juistheid van hetgeen provinciale staten over de verkeerssituatie bij Valkenburg naar voren hebben gebracht, niet hebben betwist, ziet de Afdeling geen aanleiding om te twifelen aan de aanvaardbaarheid van de door provinciale staten gestelde verkeerssituatie bij Valkenburg. De Afdeling ziet dan ook geen aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten het Masterplan onvoldoende in de beoordeling hebben betrokken en niet in redelijkheid hebben kunnen komen tot de keuze voor de in het PIP mogelijk gemaakte aansluitingen van de projectlocatie Valkenburg.

Het betoog faalt.

D.5.2 DE VERBINDINGSWEG TUSSEN A4 EN A44

45. [appellant sub 2] en anderen, BV Gerda Brautigamsingel, [appellant sub 9], [appellante sub 13], [appellant sub 19], Milieudefensie, [appellanten sub 26], VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof betogen dat ten onrechte niet is gekozen voor een betere inpassing van de RijnlandRoute ter hoogte van de wijk Stevenshof. Zij geven er de voorkeur aan dat de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 ter hoogte van de Lotte Beesestraat geheel verdiept (op een diepte van 7 m) wordt aangelegd, al dan niet met een gedeeltelijke overkluizing of horizontale geluidschermen dan wel dat de voorziene boortunnel bij Voorschoten wordt verlengd tot de aansluiting met de A44 voorbij de wijk Stevenshof. Dit komt volgens hen ten goede aan het woon- en leefklimaat in de wijk. [appellanten] voeren aan dat de kosten, welke niet inzichtelijk zijn gemaakt, ten onrechte zwaarder hebben gewogen dan de belangen van de bewoners van de wijk Stevenshof. Het thans gekozen tracé met een zogenoemde kamelenrug in de tunnel, - de tunneldiepte is daar achtereenvolgens 7 m, 4 m en 7 m - heeft volgens appellanten ernstige nadelige gevolgen voor de geluidbelasting, luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners van de wijk Stevenshof en levert daarnaast een aantasting op van het open gebied van de Papenwegse polder.

Een aantal appellanten betoogt dat provinciale staten in strijd met het gelijkheidsbeginsel hebben gehandeld door een boortunnel ter hoogte van Voorschoten te realiseren, maar niet ter hoogte van de wijk Stevenshof. Zij betogen dat hun woon- en leefklimaat door deze, door kostenoverwegingen ingegeven, keuze in vergelijking met de bewoners van Voorschoten onevenredig wordt aangetast. Het argument dat een tunnel ter hoogte van de wijk Stevenshof technisch niet mogelijk is vanwege tunnelwetgeving, is volgens hen op te lossen door de maximumsnelheid op een deel van de A44 te verlagen van 100 km per uur naar 80 km per uur. De verlenging in reistijd weegt volgens hen niet op tegen de enorme verbetering van het woon- en leefklimaat van de bewoners van de wijk Stevenshof.

Voorts betoogt een aantal appellanten dat er voldoende ruimte is om de weg van de verbindingsweg tussen de A44 en de A4 100 m in zuidelijkwestelijke richting te verleggen, zodat de weg op grotere afstand van de wijk Stevenshof komt te liggen.

45.1. Provinciale staten hebben de mogelijkheden voor verlenging van de voorziene tunnel en de door appellanten voorgestelde alternatieve ontwerpen voor de ligging van de nieuwe verbindingsweg in hun besluitvorming betrokken. De wensen om de nieuwe verbindingsweg in zijn geheel dieper aan te leggen zonder de zogenoemde kamelenrug dan wel met een gedeeltelijke overkluizing of met geluidschermen achten provinciale staten vanuit milieutechnisch oogpunt niet nodig en financieel bezwaarlijk. Het verlengen van de boortunnel richting de A44 zou volgens provinciale staten niet in overeenstemming zijn met de richtlijn "Wegontwerp in tunnels - convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels", versie 1.1 van 31 juli 2008. Daarin is voorgeschreven dat de afstand tussen de tunnelmond en het eerstvolgende punt waar wegen bij elkaar komen (het zogenoemde convergentiepunt) of uit elkaar gaan (het zogenoemde divergentiepunt) 750 m moet zijn. De afstand tussen de tunnelmond en het divergentiepunt bedraagt in het voorziene ontwerp maximaal 762 m waardoor de tunnel maximaal 12 m verlengd zou kunnen worden. Bij de voorgestelde snelheidsverlaging in de tunnel naar 80 km per uur is op grond van genoemde richtlijn een afstand van 600 m benodigd en zou de tunnelmond 162 m richting de A44 kunnen opschuiven. Volgens provinciale staten leveren beide verlengingen van de tunnel geen relevant verschil in de milieueffecten voor de woningen in de omgeving op, omdat de maatgevende bron van milieubelasting, ook na de realisatie van de RijnlandRoute, het verkeer op de A44 is. Verdere verlenging van de tunnel zou leiden tot een divergentiepunt in de tunnel, hetgeen in verband met de verkeersveiligheid risicoverlagende maatregelen noodzakelijk maakt. Een nieuwe verbindingsweg op grotere afstand van de wijk Stevenshof is volgens provinciale staten niet mogelijk vanwege een aantal eisen waaraan het ontwerp dient te voldoen en vanwege de daarmee gepaard gaande verdere versnippering van het buitengebied.

45.2. [appellanten] hebben weliswaar hun wensen over het ontwerp van de verbindingsweg naar voren gebracht, maar zij hebben geen feiten of omstandigheden gesteld die de Afdeling aanleiding kunnen geven te twifelen aan de juistheid van de hiervoor vermelde uitgangspunten van provinciale staten. De Afdeling acht dan ook geen grond aanwezig voor het oordeel dat provinciale staten zich bij de afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid op dit standpunt hebben kunnen stellen. De Afdeling merkt hierbij op dat de vraag of provinciale staten terecht ervan zijn uitgegaan dat de milieugevolgen ter plaatse van de wijk Stevenshof voldoen aan de terzake

geldende wettelijke vereisten hierna wordt besproken. Of provinciale staten in redelijkheid hebben kunnen uitgegaan van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat van de bewoners van de wijk Stevenshof wordt hierna besproken.

De betogen falen in zoverre.

45.3. De stelling van appellanten dat in strijd met het gelijkheidsbeginsel ten behoeve van het woon- en leefklimaat van de bewoners van Voorschoten wel een boortunnel wordt gerealiseerd, maar niet ten behoeve van de bewoners van de wijk Stevenshof gaat niet op. Met provinciale staten stelt de Afdeling vast dat het hier niet gaat om voor een geslaagd beroep op het gelijkheidsbeginsel vereiste identieke situaties reeds omdat het vanwege de minimale afstand die benodigd is tussen de tunnelmond en het eerst volgende divergentiepunt het redelijkerwijs niet mogelijk is om een tunnel ter hoogte van de wijk Stevenshof te realiseren.

De betogen falen.

D.5.3 KNOOPPUNT OMMEDIJK

46. [appellant sub 2] en anderen, BV Charlotte Köhlerpad, BV Gerda Brautigamsingel, [appellante sub 13], [appellant sub 19], [appellanten sub 26], VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof betogen dat de minister bij de vaststelling van het TB A44 ten onrechte niet heeft gekozen voor een ander ontwerp van het knooppunt Ommedijk, waarbij een betere verbinding tussen de wijk Stevenshof en Wassenaar behouden blijft.

46.1. Een aantal appellanten voert daartoe allereerst aan dat niet is gemotiveerd waarom het door appellanten voorgestelde ontwerp voor het knooppunt Maaldrift, thans knooppunt Ommedijk, niet wordt gerealiseerd. Wijkraad Stevenshof betoogt dat de gekozen trompetaansluiting tussen de RijnlandRoute en de A44 niet nodig is, omdat het een aansluiting van een provinciale weg en een snelweg betreft en onnodig veel ruimte in beslag neemt, nu de verkeersintensiteit op de verbindingbogen van de RijnlandRoute richting Wassenaar en omgekeerd beperkt is. Daarnaast voldoen niet alle verbindingbogen aan de ontwerprichtlijnen voor een stroomweg waardoor de snelheid moet worden verlaagd. Verder voorziet het knooppunt niet in een directe ontsluiting van de wijk Stevenshof. Het woon- en leefklimaat van de bewoners van de wijk Stevenshof wordt volgens Wijkraad Stevenshof hierdoor onnodig aangetast. Het door Wijkraad Stevenshof voorgestelde ontwerp met een turbokluisfrotonde richting Wassenaar heeft een minder groot ruimtebeslag, is goedkoper, is voldoende verkeersveilig, biedt een betere afwikkeling van verkeer met een hoge snelheid en voorziet in een directe aansluiting van de wijk Stevenshof.

46.1.1. De minister stelt dat het door Wijkraad Stevenshof aangedragen alternatief voor het knooppunt Ommedijk is beoordeeld door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft het voorstel afgewezen, omdat het ontwerp risicovol is ten aanzien van verkeersveiligheid en doordat de vormgeving ongebruikelijk is en naar verwachting de weggebruiker in verwarring zal brengen. Daarnaast brengt het voorgestelde ontwerp aanzienlijk hogere uitvoeringskosten met zich, aldus de minister. Het thans gekozen ontwerp voldoet volgens de minister aan de geldende vereisten. Er is gekozen voor een compactere trompetaansluiting dan is onderzocht in het MER 2e fase, zodat het ruimtebeslag wordt beperkt en het knooppunt beter ingepast wordt in de omgeving. Tevens wordt vanwege de betere inpassing het knooppunt verdiept aangelegd. De krappere boogstralen als gevolg van een compactere trompetaansluiting leiden ertoe dat daar aangepaste snelheden gaan gelden van 50 km per uur. Dit geldt voor de boogstralen van en naar de westelijke rijbaan van de A44. Op de overige boogstralen van het knooppunt zal een maximumsnelheid van 70 km per uur gaan gelden. Verder worden de verbindingswegen van de nieuwe verbindingsweg naar de A44 richting Den Haag en van de A44 vanuit Amsterdam naar de nieuwe verbindingsweg ten behoeve van de verkeersveiligheid voorzien van bochtschilden. Het achterwege laten van boogstralen, zoals Wijkraad Stevenshof voorstelt, zou de gebruikswaarde van de verbinding tussen de A44 en de A4 aanzienlijk doen afnemen waardoor de doelstelling om het netwerk in de regio robuuster te maken niet wordt gehaald, aldus de minister.

46.1.2. Gelet op het vorenstaande volgt de Afdeling appellanten niet in hun stelling dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de door hen naar voren gebrachte alternatieven voor het knooppunt Ommedijk. Onder verwijzing naar hetgeen de Afdeling hiervoor heeft overwogen over verkeersintensiteiten slaagt het betoog dat het knooppunt Ommedijk niet nodig zou zijn, niet. Ook het betoog over de ontwerprichtlijnen leidt niet tot het door appellanten

gewenste doel. In hetgeen appellanten daarover hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid van de hetgeen door de minister is gesteld over de verkeersveiligheid van het gekozen ontwerp. De Afdeling tekent hierbij aan dat de omstandigheid dat een ander ontwerp, zoals het ontwerp dat wordt voorgestaan door appellanten, ook een verkeersveilige oplossing zou kunnen zijn, op zich beschouwd onvoldoende is voor het oordeel dat de minister in redelijkheid niet tot het gekozen ontwerp had mogen besluiten.

De betogen falen.

46.2. Daarnaast voeren verscheidene appellanten aan dat een groot aantal mensen vanwege het vervallen van de oostelijke parallelweg en de aansluiting Leiden-Zuid op de A44 als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute moet omrijden om richting Wassenaar te gaan. Dit brengt extra kosten met zich en het woon- en leefklimaat van de bewoners van de wijk Stevenshof wordt hierdoor onnodig aangetast. Met dit belang is onvoldoende rekening gehouden, aldus appellanten. Een aantal van hen wijst in dit kader op de toename van het verkeer op de Haagse Schouwweg en de Ommedijkseweg door het opheffen van de bestaande aansluiting Leiden-Zuid. Hier is volgens hen onvoldoende naar gekeken.

46.2.1. Ter zitting zijn de routes besproken die de bewoners van de wijk Stevenshof in de huidige en in de toekomstige situatie moeten rijden van en naar Wassenaar. Daaruit is gebleken dat de route via de Ommedijkseweg langer is ten opzichte van de huidige route via de oostelijke parallelweg van de A44 onderscheidenlijk de huidige route via de aansluiting Leiden-Zuid. De route via Leiden-West is eveneens langer ten opzichte van de huidige route. Daar staat tegenover dat de wijk Stevenshof een betere ontsluiting krijgt van en naar de A4 waardoor het verkeer met de bestemming Den Haag sneller zijn bestemming zal bereiken dan via de A44 en de N44. [appellanten] stellen dat de verschillende omrijroutes ten minste één à twee kilometer langer zijn dan waarvan de minister uitgaat. Ook uitgaande van zo'n langere omrijroute is de Afdeling van oordeel dat niet kan worden gezegd dat de minister, ondanks dat dit voor bewoners van de wijk Stevenshof leidt tot een omweg van en naar Wassenaar, na afweging van de belangen niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten tot de in het tracébesluit voorziene ontwerp voor het knooppunt Ommedijk. De Afdeling tekent hierbij aan dat de vraag of terecht ervan is uitgegaan dat de milieugevolgen ter plaatse van de wijk Stevenshof voldoen aan de terzake geldende wettelijke vereisten hierna wordt besproken. Of in redelijkheid kon worden uitgegaan van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat van de bewoners van de wijk Stevenshof, wordt eveneens hierna besproken.

Het betoog faalt.

46.3. Voorts voert een aantal appellanten aan dat door de wijziging van de grenzen van het tracébesluit A44 ter hoogte van het knooppunt Ommedijk de wijkontsluitingsweg Hadewychlaan deels binnen de grenzen van de RijnlandRoute is komen te liggen waardoor de hinder ter plaatse van de woningen aan de Vera Bondamstraat en het Charlotte Köhlerpad toeneemt en de ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan niet is gegarandeerd.

46.3.1. Ter zitting heeft de minister onweersproken gesteld dat een deel van de Hadewychlaan weliswaar binnen de grenzen van het tracébesluit is gelegen, maar dat dit deel valt binnen het maatregelvlak verkeer, waardoor de ontsluiting van de wijk Stevenshof via deze weg is gegarandeerd. De grenzen van het tracébesluit zijn volgens de minister gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit, maar de ligging van het feitelijke tracé niet. Gelet hierop stelt de Afdeling vast dat dit betoog feitelijke grondslag mist.

D.5.4 KNOOPPUNT LEIDEN-WEST

47. [appellanten sub 38] betogen dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar een variant zonder nieuwe open afrit bij knooppunt Leiden-West. Volgens hen kan worden volstaan met een verbreding van de afrit vanuit Amsterdam, zoals onderzocht in het zogenoemde nulplus 2 alternatief in het MER 1e fase.

47.1. Ten behoeve van het MER 2e fase zijn de verkeersstromen van het knooppunt Leiden-West in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat het knooppunt Leiden-West in zijn huidige vormgeving niet in staat is om de toekomstige hoeveelheid verkeer af te wikkelen, mede vanwege de ligging van veel kruispunten op geringe afstand van elkaar. Daarom heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de vormgeving van het knooppunt Leiden-West in de

alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue. Daarbij is betrokken dat rechtsafbewegingen op kruispunten minder beslag leggen op de beschikbare capaciteit dan linksafbewegingen. Als belangrijkste aanpassing is toen ervoor gekozen om de zwaarste linksafbewegingen om te zetten naar rechtsafbewegingen door middel van extra bogen. In hetgeen [appellanten sub 38] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten gelegen voor het oordeel dat de minister onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar de vormgeving van knooppunt Leiden-West. [appellanten sub 38] hebben geen feiten of omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan moet worden getwijfeld aan de juistheid van de bevindingen van de minister over de verkeersafwikkeling bij het knooppunt Leiden-West. De Afdeling is dan ook van oordeel dat de minister in redelijkheid heeft kunnen stellen dat een aanpassing van het knooppunt noodzakelijk is.

Het betoog faalt.

D.5.5 KNOOPPUNT HOFVLIET

D.5.5.1 Noodzaak aanpassing

48. Milieudefensie betoogt dat het niet nodig is knooppunt Hofvliet te realiseren wanneer de verbindingsweg kan worden aangesloten op het bestaande knooppunt Leiden/Zoeterwoude waar ook de bestaande N206 op aansluit. De voorziene tunnel kan dan meer naar het noorden worden verlegd waardoor de Oostvlietpolder en het recreatiegebied Vlietland niet aangetast zouden worden. Dit levert volgens Milieudefensie geen noemenswaardige knelpunten op gezien de recente verkeersprognoses. Bovendien zal de verkeersdoorstroming op het knooppunt Leiden/Zoeterwoude verbeteren door de in het PIP voorziene verbreding van de Europaweg en Lammbrug. Volgens Milieudefensie is onvoldoende gemotiveerd waarom niet voor deze aansluiting is gekozen. De aanleg van twee afslagen op de A4 binnen enkele honderden meters van elkaar, zoals in de RijnlandRoute is voorzien, is volgens Milieudefensie niet robuust aangezien ook bij deze variant de verschillende verkeersstromen met elkaar moeten weven.

48.1. De minister stelt dat met een aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op het bestaande knooppunt Leiden/Zoeterwoude afbreuk wordt gedaan aan de doelstelling om een robuuster tweede oost-west verbinding nabij Leiden te creëren waardoor verkeersstromen worden ontvlecht. De opwaardering van het Lammenschansplein en de verdubbeling van de Europaweg dient voor een betere afwikkeling van het lokale bestemmingsverkeer. Aantakking van de nieuwe verbindingsweg op het bestaande knooppunt levert verkeerstechnisch geen oplossing voor de bestaande knelpunten, omdat de verkeersstromen dan juist weer samen komen op hetzelfde punt. Om deze reden heeft de minister het alternatief van Milieudefensie niet nader uitgewerkt en onderzocht.

48.2. In hetgeen Milieudefensie heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen reden om de juistheid van hetgeen de minister heeft gesteld over het probleemoplossend vermogen van het knooppunt Hofvliet in twijfel te trekken. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling, mede gelet op hetgeen eerder is overwogen over de verkeersintensiteiten, geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen stellen dat het realiseren van dit knooppunt noodzakelijk is.

Het betoog faalt.

D.5.5.2 Uitvoering

49. [appellant sub 14] en anderen, RCV, Milieudefensie, [appellant sub 35] en VV Oostvlietpolder betogen dat het beter is om de afrit op de A4 voor het verkeer komende vanuit de richting Den Haag/Rotterdam bovenlangs de A4 te laten kruisen en de tunnel in te leiden, waardoor de geluidhinder van met name het vrachtverkeer wordt beperkt. Het verkeer vanuit de tunnel richting Amsterdam kan dan volgens hen onderlangs de A4 kruisen. Volgens [appellant sub 14] en anderen is dan geen steile oprit vanuit de tunnel richting de A4 nodig en is het mogelijk om de tunnel verder richting de A4 te verlengen. Dit komt ten goede aan het woon- en leefklimaat; bovendien blijft het zicht op de molen "Zelden van Passe" beter behouden, aldus [appellant sub 14] en anderen. [appellant sub 35] voert aan dat minder van zijn gronden nodig zijn wanneer een van de verbindingsbogen van de A4 onderlangs wordt gerealiseerd. Hij verwijst in dit verband naar het ontwerp dat is opgesteld door de heer Klimbie.

49.1. De minister heeft onderzocht of de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op de A4 bij het knooppunt Hofvliet onder de A4 gebracht kan worden. Het is volgens de minister technisch zeer ingrijpend om de fly-overs te vervangen door twee ondergrondse verbindingswegen. Daarvoor dient diep gegraven te worden, omdat de verbindingswegen onder elkaar komen te liggen. Volgens de minister is het vervangen van één fly-over technisch mogelijk, maar dit verbetert de openheid van het landschap maar ten dele en deze ingreep is financieel bezwaarlijk. Verder stelt de minister dat de tunnelmond op ten minste 330 m van de woningen van [appellant sub 14] en anderen ligt. De weg wordt daar verdiept aangelegd en tussen de weg en de woningen ligt bebost gebied.

49.2. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond gelegen om te twijfelen aan de juistheid van het standpunt van de minister over de technische en financiële bezwaren van de door appellanten gewenste uitvoering van het knooppunt Hofvliet. De Afdeling is dan ook van oordeel dat de minister in redelijkheid heeft kunnen komen tot de keuze om de verbindingsbogen van de A4 met de nieuwe verbindingsweg bovenlangs te realiseren.

De betogen falen.

D.5.6 KRUISING N206 EN N441

50. Het college en de raad van Katwijk voeren aan dat de kruising van de N206 met de N441 ten onrechte niet is meegenomen in het PIP. Zij vrezen dat op deze kruising een verkeersknelpunt zal ontstaan, omdat het nu al een zwaarbelaste kruising is, het verkeer op de N206 door het PIP zal toenemen en het weggedeelte van de N206 na deze kruising niet wordt aangepast. Provinciale staten hebben ten onrechte rekening ermee gehouden dat de gemeente Katwijk plannen heeft om de N206 voorbij de kruising met de N441 te verdiepen en te verleggen naar het noorden nabij de Duinvallei: deze plannen zullen immers vanwege onvoldoende financiële middelen niet binnen de planperiode van het PIP worden uitgevoerd, aldus het college en de raad van Katwijk. Volgens hen is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersdoorstroming tussen de Duin- en Bollenstreek en Katwijk en de rijkswegen A44 en A4 wanneer de plannen van de gemeente niet worden gerealiseerd.

50.1. Dit betoog van het college en de raad van Katwijk is gericht tegen de plangrens. Provinciale staten komt beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat provinciale staten een begrenzing kunnen vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Niet in geschil is dat het verkeer op de N206/ir. G. Tjalmaweg zal toenemen als gevolg van het plan. Voor de aansluiting van de N206 op de N441 is geen wijziging van het ter plaatse geldende planologische regime nodig, zodat opname van de kruising in het plangebied in zoverre niet is vereist. Ter zitting hebben provinciale staten gesteld dat de verkeersdoorstroming op het kruispunt nog tot 2025 goed loopt en dat eventuele problemen daarna opgelost kunnen worden met het aanleggen van extra rijstroken. Het plan biedt daarvoor volgens provinciale staten voldoende ruimte. In hetgeen het college en de raad van Katwijk hebben aangevoerd, acht de Afdeling geen grond gelegen om aan de juistheid van deze toelichting te twijfelen. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Het betoog faalt.

D.6 BEZWAREN OVER VERKEERSVEILIGHEID

51. Stichting BO, [appellant sub 37], [appellant sub 35], [appellanten sub 38] hebben beroepsgronden aangevoerd over de verkeersveiligheid van onderdelen van de RijnlandRoute. Het gaat om de in het PIP voorziene wijzigingen aan de N206/Europaweg en de aansluitingen daarop van de Vrouwenweg en de Vlietweg, de verhoogde aanleg van de Lammebrug en het ontwerp van het te wijzigen knooppunt Leiden-West.

D.6.1 N206/EUROPAWEG EN AANSLUITINGEN DAAROP

51.1. Stichting BO, [appellant sub 37] en [appellant sub 35] betogen dat het PIP niet voorziet in een verkeersveilige aansluiting voor het verkeer dat vanaf de Vlietweg en de Vrouwenweg op de N206/Europaweg moet invoegen. Zij voeren aan dat het verkeer op de Europaweg met 80 km per uur rijdt waardoor invoegend verkeer met de voorziene haakse aansluiting op de N206/Europaweg geen ruimte krijgt om vanaf de Vlietweg dan wel de Vrouwenweg deze weg op te draaien. Ook het afslaan naar de Vlietweg en de Vrouwenweg moet abrupter gebeuren dan thans het geval is. Dit levert volgens hen verkeersonveilige situaties op. De verkeersveiligheid kan volgens hen worden verbeterd door het aanleggen van twee halve turbotondes, dan wel in- en uitvoegstroken van voldoende lengte. Dit is ten onrechte niet meegenomen bij de vaststelling van het PIP, aldus deze appellanten.

[appellant sub 37] wijst daarnaast op de mogelijkheid om de woning aan de [locatie 2] te Leiden niet langer als zodanig te bestemmen, waardoor er meer ruimte is voor de verbreding van de Europaweg, de aanleg van in- en uitvoegstroken en een rechter en daarmee verkeersveiliger tracé van de N206/Europaweg kan worden gerealiseerd.

51.2. Provinciale staten hebben onder meer aan de hand van ter zitting getoonde visualisaties de huidige en toekomstige situatie met betrekking tot de aansluitingen van de Vrouwenweg en de Vlietweg toegelicht. Zij stellen dat het PIP een verkeersveilige oplossing voor de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de N206/Europaweg mogelijk maakt. Daartoe brengen provinciale staten naar voren dat de verkeersintensiteit op de Europaweg zal toenemen door de aanleg van de RijnlandRoute, maar dat door de verbreding naar 2x2 rijstroken de capaciteit tevens toeneemt. De noordoostelijke tak van het kruispunt Europaweg-Vrouwenweg wordt volgens provinciale staten ongeveer 100 m in de richting van de A4 opgeschoven om de uitvoering van de nieuwe Lammebrug mogelijk te maken. Hierdoor komen er twee aparte aansluitingen op de Europaweg. Verder stellen provinciale staten dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd door het voorkomen van links afslaand verkeer en door het plaatsen van een fysieke barrière in de middenberm. Het is daardoor in de toekomst alleen mogelijk om rechtsaf te slaan naar of vanuit de Vlietweg en de Vrouwenweg. Verder kan het verkeer de Europaweg kruisen via de onderdoorgang bij de Lammebrug. Deze wordt verhoogd, zodat ook het vrachtverkeer daarvan gebruik kan maken. De bestaande vrijliggende baan voor bussen en vrachtverkeer aan de noord-oostzijde van de Vrouwenweg komt te vervallen, aldus provinciale staten. Verkeer dat van de Vrouwenweg komt, hoeft zich daardoor niet meer te focussen op twee aparte rijbanen, maar alleen op die van de Europaweg. Daarnaast is de gemeente Leiden volgens provinciale staten voornemens de grens van de bebouwde kom richting de A4 te verplaatsen, waardoor de maximale snelheid op de Europaweg ter hoogte van de aansluiting met de Vrouwenweg 50 km per uur zal worden, aldus provinciale staten.

De door appellanten voorgestelde halve turbotondes zijn volgens provinciale staten niet goed mogelijk omdat daarvoor ter hoogte van de zuidwestelijke aansluiting te weinig ruimte is en de hoogteverschillen daar te groot zijn om een dergelijke rotonde te realiseren. Ter hoogte van de noordoostelijke aansluiting is dan fors extra ruimtebeslag nodig. Het verlengen van de invoegstroken van de Vrouwenweg en de Vlietweg is volgens provinciale staten vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet gewenst nu het verkeer aan het einde van de strook stil kan komen te staan en invoegen nog moeilijker wordt.

Over het niet langer als zodanig bestemmen van de woning [locatie 2] brengen provinciale staten naar voren dat gekozen is om aan te sluiten bij de bestaande ligging van de weg en dat het voor de verkeersveiligheid niet nodig is om de weg te verleggen en deze woning te amoveren.

51.3. [appellanten] hebben geen feiten of omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan moet worden getwijfeld aan de juistheid van de stelling van provinciale staten dat de hiervoor vermelde inrichting van de weg binnen het plan mogelijk is en verkeersveilig is, ook zonder het amoveren van de woning [locatie 2]. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen appellanten aanvoeren dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat verkeersveilige aansluitingen van de Vlietweg en de Vrouwenweg op de N206/Europaweg zijn te realiseren.

De betogen falen.

D.6.2 DE VERHOOGDE AANLEG VAN DE LAMMEBRUG

52. [appellant sub 37] betoogt dat vanwege de verhoging van de Lammebrug de hellingshoeken voor de opritten voor fietsers, voetgangers, invaliden en ouderen opnieuw berekend moeten worden om te bezien of deze hellingshoeken geen verkeersonveilige situaties opleveren voor genoemde groepen mensen. Ter zitting heeft hij aangevoerd dat de doorgang onder de Lammebrug verkeersonveilig is. Omdat het niet meer mogelijk is om op de aansluitingen Vlietweg en Vrouwenweg op de N206/Europaweg linksaf te slaan, zullen zowel voetgangers, fietsers als een toenemend aantal auto's en vrachtauto's van deze doorgang gebruik moeten maken, aldus [appellant sub 37]

52.1. De nieuwe Lammebrug wordt hoger aangelegd dan thans het geval is waardoor de doorvaarthoogte en doorrijhoogte groter wordt. Alleen aan de oostzijde van de Lammebrug is een fietspad voorzien. Het hellingspercentage aan de noordoostzijde van het fietspad verbetert volgens provinciale staten ten opzichte van de huidige situatie door de toepassing van een flauwere helling. Deze helling voldoet aan de ontwerprichtlijnen in het Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen van het CROW. Aan de zuidoostzijde zullen volgens provinciale staten de hellingen steiler worden ten opzichte van de huidige situatie. Aan deze zijde dient een hoogteverschil van ongeveer 6,5 m te worden overwonnen; de beschikbare afstand daarvoor bedraagt 180 m. De nieuwe hellingshoeken aan de zuidoostzijde voldoen niet aan de ontwerprichtlijnen in het Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen van het CROW maar deze worden in dit handboek, dat overigens geen bindende regeling bevat, volgens provinciale staten acceptabel geacht. Volgens provinciale staten is de brug met deels een maximaal hellingspercentage van drie procent begaanbaar voor fietsers.

52.2. [appellant sub 37] heeft de door provinciale staten gegeven toelichting niet inhoudelijk weersproken. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid daarvan. Gelet op het voorgaande hebben provinciale staten zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat door de in het plan voorziene verhoging van de Lammebrug geen verkeersonveilige situatie ontstaat.

Het betoog faalt in zoverre.

52.3. Met betrekking tot de doorgang voor het wegverkeer onder de Lammebrug stellen provinciale staten dat de toekomstige rijbaan in de onderdoorgang een breedte van 4,5 m heeft. Dit is volgens provinciale staten net zo breed als de bestaande Vrouwenweg, die dienst doet als erftoegangsweg. In het Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen van het CROW wordt voor erftoegangswegen type I een wegbreedte van 4,5 m geadviseerd. Volgens provinciale staten is het op deze wegen gebruikelijk dat het verkeer gemengd wordt afgewikkeld, mede gezien de relatief lage verkeersintensiteiten. Volgens provinciale staten biedt de onderdoorgang dan ook voldoende ruimte voor autoverkeer en fietsverkeer en is daarmee veilig voor het verkeer. Verder wijzen zij erop dat het PIP net als in de bestaande situatie in een apart voetpad voorziet.

Nu in hetgeen [appellant sub 37] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten zijn gelegen om te twifelen aan de juistheid van de stelling van provinciale staten dat de breedte van de doorgang onder de Lammebrug voldoet aan het Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen van het CROW ziet de Afdeling niet dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de in het PIP voorziene doorgang onder de Lammebrug niet tot gevolg heeft dat de verkeersveiligheid in gevaar komt.

Het betoog faalt.

D.6.3 HET ONTWERP VAN HET TE WIJZIGEN KNOOPPUNT LEIDEN-WEST

53. [appellanten sub 38] betogen dat in het TB A44 onvoldoende is gewaarborgd dat op de toe- en afritten van het knooppunt Leiden-West een verkeersveilige situatie zal ontstaan. Zij stellen dat het ontwerp van de bij hun woning voorziene toe- en afrit van dit knooppunt niet voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor wegen en dat de benodigde maatregelen nog niet nader zijn uitgewerkt.

53.1. Ingevolge artikel 6, eerste lid, van het tracébesluit A44 wordt ten behoeve van de verkeersveiligheid de A44 tussen km 17,2 en km 20,4 voorzien van de volgende generieke maatregelen:

a. dynamische verkeerssignalering;

b. openbare verlichting;

c. gladheidsmeldsysteem.

Ingevolge artikel 6, tweede lid, in samenhang bezien met tabel 6.1 worden, voor zover hier van belang, in aanvulling op de in het eerste lid beschreven generieke maatregelen, de volgende locatie specifieke maatregelen genomen. Vluchtstroken en vluchtzones worden gerealiseerd op de toe- en afritten van de aansluiting Leiden-West. In de aansluiting Leiden-West langs de afrit van de A44 vanuit Amsterdam naar de ir. G. Tjalmaweg richting Leiden worden bochtschilden en grondwallen gerealiseerd.

53.2. Niet in geschil is dat in verband met de veiligheidssituatie op de aansluitingen op de A44 bij het knooppunt Leiden-West extra maatregelen getroffen moeten worden. Volgens de toelichting is er door de verstedelijking rondom het knooppunt weinig ruimte voor aanpassingen en is daarom een afbouw van de snelheid bij de afritten met de krappe bogen in de aansluiting Leiden-West die voldoet aan de ontwerprichtlijnen niet overal mogelijk. Gelet daarop zullen de krappe bogen worden voorzien van bebording en bebakening waardoor het attentieniveau van de weggebruiker wordt verhoogd, aldus de minister. Verder wordt de zichtbaarheid van de krappe lus verder vergroot door het toepassen van een grondwal en verlichting waardoor het verloop van de weg tijdig zichtbaar is voor de weggebruiker. Volgens de minister is met het nemen van deze maatregelen, die in de uitvoeringsfase nader uitgewerkt zullen worden, een verkeersveilige situatie te realiseren. Volgens de minister is de veiligheidssituatie na het treffen van de maatregelen die zijn opgenomen in artikel 6 van het tracébesluit A44 aanvaardbaar.

53.3. In hetgeen [appellanten sub 38] hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het pakket van maatregelen in artikel 6 van het tracébesluit A44 voldoende is om tot een aanvaardbaar veiligheidsniveau te komen ter plaatse van het knooppunt Leiden-West.

Het betoog faalt.

D.7 ARTIKEL 3.1.6, TWEEDE LID, BRO

54. [appellant sub 36] en [appellant sub 44] betogen dat het PIP is vastgesteld in strijd met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Zij betogen dat de in het PIP voorziene weg een stedelijke ontwikkeling is nu deze ten dienste staat van woningbouw die als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt.

54.1. Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro voldoet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt aan de in dat artikellid genoemde voorwaarden.

Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro wordt in het Bro onder stedelijke ontwikkeling verstaan een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

54.2. De Afdeling heeft in de uitspraak van 18 februari 2015 (zaak nr. [201400570/1/R6](#)) overwogen dat een weg op zichzelf geen stedelijke ontwikkeling is. Het enkele feit dat ter onderbouwing van de noodzaak van de in het PIP voorziene weg wordt verwezen naar bevolkingsgroei en te ontwikkelen woningbouwlocaties, maakt niet dat deze weg als stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt. In het PIP wordt immers geen woningbouw mogelijk gemaakt.

De betogen van [appellant sub 36] en [appellant sub 44] falen.

D.8 GELUID

D.8.1 GELUIDHINDER - HOGEREWAARDENBESLUIT

D.8.1.1 [appellant sub 24]

55. [appellant sub 24] betoogt in beroep tegen het hogerewaardenbesluit dat het college had moeten voorzien in maatregelen om de geluidbelasting van haar woning aan de [locatie 2] in Leiden terug te brengen. Zij stelt dat het college bij zijn afweging had moeten betrekken dat de geluidbelasting van de woning zeer hoog is en dat de woning geen gevel heeft met een geluidbelasting lager dan 48 dB. Zij voert verder aan dat het college onvoldoende heeft onderbouwd dat de gecumuleerde geluidbelasting niet zal leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. In dit verband stelt [appellant sub 24] dat het college onderzoek had moeten doen naar de binnenwaarde van haar woning. Zij wijst erop dat de gecumuleerde geluidbelasting van haar woning 69 dB zal bedragen.

55.1. Ingevolge artikel 110a, zesde lid, van de Wgh wordt, indien artikel 110f van toepassing is, slechts toepassing aan het derde en vierde lid gegeven voor zover de gecumuleerde geluidbelastingen na de correctie op grond van artikel 110f, derde lid, niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting.

55.2. In het hogerewaardenbesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de woning van [appellant sub 24] vanwege de Europaweg vastgesteld op 66 dB.

55.3. In het akoestisch onderzoek staat dat voor de beoordeling van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen gebruik is gemaakt van het afwegingskader van het Interprovinciaal Overleg, het zogenoemde doelmatigheidscriterium. Bij dit doelmatigheidscriterium is er een relatie tussen de hoogte van de geluidbelasting van de woning en de hoogte van het budget voor maatregelen dat voor de woning beschikbaar is. Omdat er in de onmiddellijke nabijheid van de woning van [appellant sub 24] geen andere woningen staan, is haar woning de enige woning in cluster B. Om deze reden is voor dit cluster te weinig budget beschikbaar voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen. [appellant sub 24] heeft geen concrete bezwaren aangevoerd tegen de toepassing van het doelmatigheidscriterium. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat het college in redelijkheid niet van dit criterium heeft mogen uitgaan. Dat de woning geen gevels heeft met een geluidbelasting lager dan 48 dB is niet een omstandigheid die op grond van de Wet geluidhinder bij de afweging over het treffen van maatregelen moet worden betrokken.

Wat betreft de gecumuleerde geluidbelasting heeft het college erop gewezen dat deze vrijwel volledig wordt bepaald door de Europaweg, omdat andere wegen in de omgeving slechts 0 tot 1 dB aan de gecumuleerde geluidbelasting bijdragen. Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat het college zich voorts in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting van de woning van [appellant sub 24]. Het beroep van [appellant sub 24] tegen de vastgestelde hogere waarde slaagt niet.

D.8.1.2 [appellant sub 37]

56. [appellant sub 37] betoogt dat in het akoestisch onderzoek voor het hogerewaardenbesluit de toename van de geluidbelasting van de woning aan de [locatie 1] in Leiden als gevolg van de verhoging van de Lammebrug niet is onderkend. Zij wenst dat ter beperking van de geluidbelasting aan beide zijden van de brug geluidschermen worden geplaatst.

56.1. In het akoestisch onderzoek staat bij de uitgangspunten dat gebruik is gemaakt van de "Digitale tekening van het ontwerp van 15 mei 2014 opgesteld door Grontmij en de aanpassingen van 28 mei en 4 juni 2014" en de "Algemeen Hoogtekaart Nederland (AHN), voor maaiveld gegevens". Het college heeft ter zitting gesteld dat in de digitale tekening de verhoging van de Lammebrug is verwerkt. De Afdeling ziet geen aanleiding hieraan te twijfelen. Daarom faalt het betoog in zoverre.

56.2. Voor zover [appellant sub 37] wenst dat bij de Lammebrug geluidschermen worden geplaatst, stelt de Afdeling vast dat volgens het akoestisch onderzoek de toename van de geluidbelasting van de woning van [appellant sub 37] vanwege de Europaweg zonder maatregelen 0,33 dB bedraagt. Omdat de toename minder dan 2 dB is, is bij deze woning geen sprake van een reconstructie als bedoeld in artikel 100, gelezen in verbinding met artikel 1, van de Wgh. Om deze reden hoefde het college de woning van [appellant sub 37] niet te betrekken in zijn afweging over het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Daarom faalt het betoog ook voor het overige.

D.8.2 GELUIDHINDER - INPASSINGSPLAN

D.8.2.1 BV Krimwijk

57. BV Krimwijk stelt dat het inpassingsplan leidt tot overschrijding van de toegestane geluidbelasting van de woningen van haar leden. Zij vindt onduidelijk waarom geen geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen.

57.1. Voor de woningen van de leden van BV Krimwijk zijn geen hogere waarden vastgesteld. Daarom geldt voor deze woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit figuur 5.2 van het akoestisch onderzoek van het inpassingsplan volgt dat bij de betrokken woningen aan deze waarde wordt voldaan. BV Krimwijk heeft het akoestisch onderzoek wat dit betreft niet gemotiveerd bestreden. Provinciale staten hebben voor de betrokken woningen dan ook niet hoeven te voorzien in geluidbeperkende maatregelen.

Het betoog faalt.

D.8.2.2 BV Gerda Brautigamsingel

58. BV Gerda Brautigamsingel vreest geluidhinder voor haar leden als gevolg van het inpassingsplan. Zij stelt dat onduidelijk is of de woningen van haar leden in het akoestisch onderzoek zijn betrokken. Zij betoogt dat het inpassingsplan in meer geluidbeperkende maatregelen had moeten voorzien.

58.1. Voor de woningen van de leden van BV Gerda Brautigamsingel zijn geen hogere waarden vastgesteld. Daarom geldt voor deze woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Gelet op figuur 4.1 van het akoestisch onderzoek van het inpassingsplan behoren de Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten tot het onderzoeksgebied. Uit figuur 5.1 volgt dat bij de betrokken woningen aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Provinciale staten hebben voor deze woningen dan ook niet hoeven te voorzien in geluidbeperkende maatregelen.

Het betoog faalt.

D.8.3 TRACÉBESLUIT A44 "RIJNLANDROUTE"

D.8.3.1 Wijkraad Stevenshof

59. Wijkraad Stevenshof betoogt dat de minister niet heeft onderkend dat de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 volledig, inclusief de aansluiting op de A44, valt onder de Wet geluidhinder.

59.1. De A44 is vermeld op de geluidplafondkaart die is vastgesteld bij de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer. Dit betekent dat ingevolge artikel 11.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer de regeling omtrent de geluidproductieplafonds in titel 11.3 van deze wet op de A44 van toepassing is.

Ingevolge artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet bevat het tracébesluit inzake de aanleg of wijziging van een hoofdweg, voor zover van toepassing, de beslissing tot het vaststellen of het wijzigen van een geluidproductieplafond indien aanleg of wijziging zou leiden tot overschrijding van het geldende geluidproductieplafond, alsmede de referentiepunten ingeval van aanleg of ingeval van verplaatsing van referentiepunten.

59.2. Gelet op de tracékaart is de aansluiting van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 een onderdeel van knooppunt Ommedijk. Dit knooppunt is op zijn beurt een onderdeel van de A44. De minister heeft ter zitting toegelicht dat het gedeelte van de verbindingsweg dat in het tracébesluit is opgenomen in beheer komt van Rijkswaterstaat. Onder deze omstandigheden is het gedeelte van de verbindingsweg dat in het tracébesluit is opgenomen een onderdeel van de A44. Dit betekent dat de minister de akoestische gevolgen van het tracébesluit, inclusief de verbindingsweg en de aansluiting daarvan op de hoofdrijbanen van de A44, terecht heeft beoordeeld aan de hand van titel 11.3 van de Wet milieubeheer. Daarom faalt het betoog.

D.8.3.2 [appellanten sub 38]

60. [appellanten sub 38] richten zich tegen de wijziging van het geluidproductieplafond nabij hun woning aan de [locatie 3] in Oegstgeest. Zij betogen dat de minister bij deze wijziging voor hun woning had moeten uitgaan van de voorkeurswaarde overeenkomstig artikel 11.30, eerste lid, van de Wet milieubeheer en niet van de streefwaarde voor sanering overeenkomstig artikel 11.30, tweede lid, in samenhang met 11.42, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Hiertoe stellen zij dat het tracébesluit voorziet in de aanleg van een nieuwe hoofdweg en niet, zoals de minister stelt, in de wijziging van een bestaande. Zij verwijzen in dit verband naar de geschiedenis van de totstandkoming van artikel 8 van de Tracéwet en naar het Besluit milieueffectrapportage 1994. Ter zitting hebben zij gesteld dat alleen een verbreding van een bestaande weg een wijziging is die valt onder het tweede lid van artikel 11.30 van de Wet milieubeheer. Nieuwe op- en afritten, zoals het tracébesluit mogelijk maakt, vallen volgens [appellanten sub 38] onder het eerste lid van dat artikel.

[appellanten sub 38] betogen voorts dat het akoestisch effect van het tracébesluit waarschijnlijk is onderschat. Hiertoe wijzen zij erop dat de minister bij de bepaling van de mogelijke overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds is uitgegaan van de bestaande referentiepunten, gelet op paragraaf 4.3 en figuur 10 van het hoofdrapport van het akoestisch onderzoek. [appellanten sub 38] vermoeden dat de minister een vergelijking heeft gemaakt tussen de geluidbelasting ter plaatse van het oude referentiepunt - dat dicht bij de weg ligt - en het nieuwe referentiepunt, wat volgens hen een onderschatting van de geluidbelasting zou betekenen.

Ten slotte stellen [appellanten sub 38] dat onvoldoende duidelijk is dat de afweging over het treffen van geluidbeperkende maatregelen voor hun woning juist is uitgevoerd. Hiertoe stellen zij dat in de tabellen met doelmatige geluidschermen in het "Deelrapport specifiek" het geluidscherm van 2 m en hoog 80 m lang bij de westelijke rijbaan niet wordt genoemd, maar een scherm van 2 m en 160 m lang wel.

60.1. Ingevolge artikel 11.30, eerste lid, van de Wet milieubeheer stelt Onze Minister een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vast dat de geluidbelasting die de geluidsgevoelige objecten vanwege de betrokken weg ondervinden, de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

Ingevolge het tweede lid wordt bij wijziging een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vastgesteld dat de geluidbelasting vanwege de weg niet hoger is dan de geluidbelasting, die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege die weg ondervinden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond.

Ingevolge het derde lid is het tweede lid is niet van toepassing, indien de geluidbelasting na de wijziging van het geluidproductieplafond de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

Ingevolge het vierde lid kan Onze Minister afwijken van het eerste of tweede lid, indien geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om aan die leden te voldoen. De afwijking wordt zoveel mogelijk beperkt door het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

60.2. Volgens het geluidregister is het referentiepunt dat het dichtst bij de woning van [appellanten sub 38] ligt nummer 3665. Het tracébesluit voorziet in de verplaatsing van dit referentiepunt en de vaststelling van het daarop geldende geluidproductieplafond op 61,7 dB.

Volgens het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting van de woning van [appellanten sub 38] bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond 67 dB. De woning is in het akoestisch onderzoek als saneringswoning aangemerkt met als streefwaarde 60 dB. Zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen zou de geluidbelasting na de uitvoering van het project 69 dB zijn. Door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen is de geluidbelasting van de woning volgens het akoestisch onderzoek 61 dB.

60.3. Het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" voorziet in aansluitingen van delen van de RijnlandRoute, zoals voorzien in het inpassingsplan, op de A44. De A44 is een bestaande hoofdweg. Gelet op de kaarten bij het tracébesluit worden de aansluitingen onderdeel van de A44.

60.4. De minister heeft bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds terecht toepassing gegeven aan het tweede lid van artikel 11.30 van de Wet milieubeheer. Hierbij is van belang dat volgens de geschiedenis van de totstandkoming van dit artikel het eerste lid ziet op "de aanleg van een geheel nieuwe weg" (Kamerstukken II 2009-

2010, 32 252, nr. 3, p. 118). Niets wijst erop dat hiermee tevens wordt bedoeld op op- en afritten voor een bestaande weg, die van die bestaande weg deel zullen gaan uitmaken. Tevens is van belang dat in de geschiedenis van de totstandkoming van artikel 11.30 uitdrukkelijk staat dat het opnieuw vaststellen van een geluidproductieplafond met gelijktijdige verplaatsing van het referentiepunt - zoals nabij de woning van [appellanten sub 38] het geval is - niet onder het eerste maar onder het tweede lid valt (Kamerstukken II 2009-2010, 32 252, nr. 3, p. 119).

60.5. Met betrekking tot de vrees van [appellanten sub 38] dat de akoestische effecten van het tracébesluit zijn onderschat, overweegt de Afdeling als volgt. In de paragraaf van het hoofdrapport van het akoestisch onderzoek waar [appellanten sub 38] naar verwijzen, staat dat volgens de berekeningen van Rijkswaterstaat het project ertoe leidt dat een deel van de geluidproductieplafonds zou worden overschreden als het project wordt uitgevoerd. Om deze reden is voor de geluidgevoelige objecten in het onderzoeksgebied beoordeeld wat het akoestische effect van het project is en welke maatregelen doelmatig zijn om de geluidbelasting van deze geluidgevoelige objecten te beperken. Dit is toegelicht in hoofdstuk 5 van het hoofdrapport. Het gebruikte rekenmodel is weergegeven op kaartblad 5 van het "Deelrapport specifiek". Hierop zijn de zogenoemde waarneempunten bij de geluidgevoelige objecten in het gehele onderzoeksgebied, ook voor de Rhijnhofweg in Oegstgeest, weergegeven. De waarneempunten bevinden zich bij geluidgevoelige objecten. In de tabellen van het "Deelrapport specifiek" zijn de berekende geluidbelastingen van de geluidgevoelige objecten, waaronder de woning van [appellanten sub 38], weergegeven. Hiertoe behoren de geluidbelastingen na de uitvoering van het project zonder maatregelen en de geluidbelastingen met de geadviseerde maatregelen. Tevens zijn de verschillen tussen deze waarden vermeld. Anders dan [appellanten sub 38] veronderstellen, is voor de beoordeling van het akoestische effect van het project dus uitgegaan van de geluidbelasting van de geluidgevoelige objecten en is geen vergelijking gemaakt van de geluidbelasting ter plaatse van de oude en nieuwe referentiepunten. Hetgeen zij hebben aangevoerd, biedt daarom geen aanleiding voor het oordeel dat het akoestisch effect van het tracébesluit is onderschat.

60.6. In het "Deelrapport specifiek" is beschreven welke geluidbeperkende maatregelen bij de woning van [appellanten sub 38] doelmatig zijn. Uit deze beschrijving volgt dat een geluidscherm van 2 m hoog en 160 m lang bij de westelijke rijbaan doelmatig is. In het "Deelrapport specifiek" is bij de woning van [appellanten sub 38] geen geluidscherm van 2 m en 80 m lang onderzocht. Daarom mist het betoog in zoverre feitelijke grondslag.

D.8.3.3 [appellante sub 13]

61. [appellante sub 13] stelt dat de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van haar woning aan het [locatie 4] te Leiden boven de toegestane waarde zal komen.

61.1. In het "Deelrapport specifiek" staat dat de geluidbelasting van de woning van [appellante sub 13] bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond 62 dB bedraagt. Gelet hierop en omdat de woning al onder de voorheen geldende Wet geluidhinder voor sanering was aangemeld, maar nog geen saneringsprogramma was vastgesteld, heeft de minister de woning aangemerkt als saneringswoning in de zin van artikel 11.57, eerste lid, aanhef en onder a, Wm. Daarvoor geldt als streefwaarde 60 dB bij volledige benutting van het geluidproductieplafond. Volgens het "Deelrapport specifiek" zal de geluidbelasting met de geadviseerde maatregelen 58 dB bedragen.

61.2. [appellante sub 13] heeft de hiervoor weergegeven bevindingen van het akoestisch onderzoek niet bestreden. Daarom moet ervan worden uitgegaan dat voor de woning van [appellante sub 13] de streefwaarde van 60 dB geldt en dat daaraan zal worden voldaan. Het betoog faalt.

D.8.3.4 [appellant sub 16]

62. [appellant sub 16] richt zich tegen het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" vanwege de geluidhinder die hij verwacht ter plaatse van zijn woning en camping aan de [locatie 5] in Wassenaar. Hij wijst erop dat drie recreatiewoningen permanent worden bewoond. [appellant sub 16] acht de voorziene geluidbeperkende maatregelen onvoldoende. Hij wil dat de minister een geluidwerende muur en natuurlijke geluidwal met beplanting plaatst.

62.1. Uit het "Deelrapport specifiek" voor de A44 volgt dat de geluidbelasting van de woningen op het terrein van [appellant sub 16] na het treffen van doelmatige (bron)maatregelen 56 dB bedraagt. Deze waarde is lager dan de geluidbelasting die de woningen volgens dit rapport ondervinden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds. Dit betekent dat het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" in zoverre voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer. De Afdeling ziet dan ook niet dat de minister op grond van de Wet milieubeheer verplicht was om voor de woningen meer geluidbeperkende maatregelen, zoals de door [appellant sub 16] gewenste afscherpende maatregelen, te treffen. Daarom faalt het betoog.

D.8.4 TRACÉBESLUIT A4 "RIJNLANDROUTE"

D.8.4.1 [appellanten sub 20]

63. [appellanten sub 20] vrezen als bewoners van de woning aan de [locatie 6] te Leiden geluidhinder vanwege het knooppunt Hofvliet. Volgens hen is onduidelijk of in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met de toename van het verkeer dat langs hun woning rijdt als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute.

63.1. In het "Deelrapport specifiek" voor de A4 zijn de voor het akoestisch onderzoek gebruikte verkeersgegevens weergegeven. In tabel 2 staan de verwachte verkeersintensiteiten voor de toe- en afrit van de RijnlandRoute. [appellanten sub 20] hebben de juistheid van deze cijfers niet gemotiveerd bestreden. De Afdeling is van oordeel dat er, gelet daarop, geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat het tracébesluit "A4 RijnlandRoute" in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Uit het "Deelrapport specifiek" volgt dat de geluidbelasting vanwege het tracé van de woning van [appellanten sub 20] na het treffen van de geluidbeperkende maatregelen waarin het tracébesluit voorziet niet hoger is dan de geluidbelasting die de woning ondervindt bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. De Afdeling stelt dan ook vast dat het tracébesluit in zoverre voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer.

Het betoog faalt.

D.9 LUCHTKWALITEIT

64. BV Krimwijk, BV Gerda Brautigamsingel, BV het Wedde, [appellant sub 9], [appellante sub 13], [appellant sub 14] en anderen, [appellante sub 15], [appellant sub 19], [appellanten sub 20], [appellanten sub 26], RCV, [appellant sub 37]-van Santen, VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof vrezen de gevolgen van het inpassingsplan voor de luchtkwaliteit. BV Charlotte Köhlerpad, [appellante sub 13] en [appellant sub 16] vrezen de gevolgen voor de luchtkwaliteit van het tracébesluit "A44 RijnlandRoute".

BV het Wedde, BV Gerda Brautigamsingel, [appellant sub 14] en anderen, [appellant sub 19], [appellanten sub 26], VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof betogen dat provinciale staten meer onderzoek hadden moeten doen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij de monden van de tunnel waarin het inpassingsplan voorziet. [appellant sub 19] stelt in dit verband dat de in het onderzoek van Tauw gebruikte modellen onzekerheden en onvolkomenheden bevatten, onder meer ten aanzien van de windrichting en de emissies van motorvoertuigen. Ook [appellanten sub 26] en Wijkraad Stevenshof stellen dat de door Tauw gebruikte modellen in dit geval niet voldoen. [appellanten sub 26] stellen tevens dat, anders dan provinciale staten menen, wel degelijk overschrijdingen plaatsvinden op plekken die voor het publiek toegankelijk zijn. In dit verband wijzen zij erop dat in de omgeving van de tunnelmonden paden zijn voorzien. Zij voeren verder aan dat volgens het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) een afstand van 300 m moet worden aangehouden tussen de weg en de zuidrand van het Stevenshof, omdat daar veel oudere mensen wonen.

[appellant sub 9] en [appellant sub 19] betogen dat provinciale staten bij de beoordeling van de gevolgen van het inpassingsplan voor de luchtkwaliteit niet van de wettelijke normen voor fijn stof hadden moeten uitgaan, maar van de strengere norm die de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt.

BV Charlotte Köhlerpad en [appellante sub 13] wijzen erop dat de woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omgeving een bijzonder luchtverwarmingssysteem hebben met een luchtinlaat op het dak. Hiermee hadden verweerders rekening moeten houden. Zij stellen voorts dat volgens de minister de berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 maar dat per april 2015 de NSL Rekentool 2015 beschikbaar is. Daarmee dienen de berekeningen te worden geverifieerd. Verder stellen zij dat een nulmeting van de luchtkwaliteit moet worden uitgevoerd.

64.1. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer, maken bestuursorganen bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

a. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde;

(...)

d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het tweede lid zijn de in het eerste lid bedoelde bevoegdheden of wettelijke voorschriften de bevoegdheden en wettelijke voorschriften, bedoeld in:

(...)

c. de artikelen 3.1, 3.26 en 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening;

d. artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet;

(...).

Ingevolge het derde lid vindt bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift als bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder c of d, gedurende de periode waar een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, betrekking op heeft, met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling of het desbetreffende besluit op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde voor die periode, noch voor enig jaar daarna.

Ingevolge artikel 5.19, eerste lid, vindt het beoordelen van de luchtkwaliteit overeenkomstig de bij of krachtens deze paragraaf gestelde regels plaats in alle agglomeraties en zones, aangewezen krachtens artikel 5.22.

Ingevolge het tweede lid vindt in afwijking van het eerste lid op de volgende locaties geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats met betrekking tot luchtkwaliteitseisen voor de bescherming van de gezondheid van de mens, opgenomen in bijlage 2:

a. locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;

(...)

c. de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

64.2. Het inpassingsplan en het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" zijn ingevolge artikel 5.16, tweede lid, van de Wet milieubeheer besluiten die wat betreft de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten voldoen aan het eerste lid van die bepaling. Daarin is niet bepaald dat deze besluiten moeten voldoen aan de door de Wereldgezondheidsorganisatie aanbevolen norm voor fijn stof. Hetgeen [appellant sub 9] en [appellant sub 19] hierover hebben aangevoerd kan niet leiden tot vernietiging van de bestreden besluiten.

64.3. De RijnlandRoute is opgenomen in het NSL, een programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Provinciale staten en de minister hebben toegelicht dat het wegontwerp ten aanzien van de tunnel echter is veranderd na de acceptatie van de melding voor het NSL en dat zij daarom voor de tunnelmonden aanvullend onderzoek hebben verricht naar de concentraties fijn stof (PM10) en stikstofdioxide.

Voor zover het inpassingsplan en het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" voorzien in de RijnlandRoute zoals deze in het NSL is opgenomen, hebben provinciale staten en de minister toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer. Uit het derde lid van die bepaling volgt dat in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats hoeft te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. De beroepsgronden over luchtkwaliteit die betrekking hebben op de RijnlandRoute zoals deze in het NSL is opgenomen, kunnen reeds om deze reden niet tot vernietiging van de bestreden besluiten leiden. Deze beroepsgronden hoeven in zoverre dan ook niet verder inhoudelijk besproken te worden.

64.4. Voor zover provinciale staten en de minister de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de wijziging van het project afzonderlijk hebben beoordeeld, stelt de Afdeling vast dat zij toepassing hebben gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer. Daarom zal de Afdeling hierna beoordelen of de beroepsgronden over de luchtkwaliteit die verband houden met de tunnelmonden aanleiding geven voor het oordeel dat provinciale staten en de minister zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat de bestreden besluiten niet leiden tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde.

64.5. In de "Achtergrondnotitie luchtkwaliteit" van Tauw van 9 september 2014, waarin de resultaten van het aanvullend onderzoek zijn neergelegd, staat dat de berekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van Standaardrekenmethoden 1 en 2 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Tevens staat in deze notitie dat hierbij gebruik is gemaakt van de meest actuele emissiefactoren en achtergrondgegevens ten tijde van het onderzoek (gegevens maart 2014). De berekende concentraties stikstofdioxide en fijn stof bij de tunnelmonden zijn in contouren op figuren weergegeven. Op enkele locaties zullen de concentraties stikstofdioxide hoger zijn dan de grenswaarden die in voorschrift 2.1 van bijlage 2 van de Wet milieubeheer gesteld zijn. Volgens de notitie worden de grenswaarden echter niet overschreden, omdat de hogere concentraties optreden op locaties die behoren tot de weg, waartoe het publiek geen toegang heeft of waar geen sprake is van een significante blootstelling.

64.6. Ter zitting hebben verweerders bevestigd dat de emissiefactoren en achtergrondgegevens waarvan de notitie van Tauw uitgaat de gegevens zijn als bedoeld in artikel 66 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. [appellanten] hebben niet gesteld dat de door de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorgeschreven methoden en uitgangspunten niet of niet juist zijn toegepast. De beroepsgronden strekken ertoe dat verweerders hadden moeten uitgaan van andere methoden en uitgangspunten. Verweerders waren in het kader van de toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer echter verplicht de methoden en uitgangspunten te gebruiken die door de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn voorgeschreven. De Afdeling ziet dan ook niet dat de bestreden besluiten wat betreft de bij het aanvullend onderzoek toegepaste toegepaste methode en uitgangspunten gebrekkig is.

64.7. Ten aanzien van het betoog van [appellanten sub 26] dat provinciale staten ten onrechte ervan uitgaan dat geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden op voor het publiek toegankelijke plekken overweegt de Afdeling als volgt. [appellanten sub 26] wonen op ongeveer 350 m van de westelijke tunnelmond. Provinciale staten hebben gesteld dat bij de westelijke tunnelmond de concentraties stikstofdioxide alleen direct boven de weg en op plekken waar het publiek geen toegang tot zal hebben boven de grenswaarde uitkomen. De Afdeling ziet in hetgeen [appellanten sub 26] hebben aangevoerd geen reden deze stelling voor onjuist te houden. Dat in de nabijheid van de tunnelmond paden zijn voorzien, maakt dit niet anders omdat [appellanten sub 26] niet

aannemelijk hebben gemaakt dat deze paden zullen worden aangelegd op de plekken waar volgens de notitie concentraties van stikstofdioxiden optreden die hoger zijn dan de grenswaarden. Reeds hierom faalt het betoog van [appellanten sub 26] in zoverre.

64.8. Voor zover [appellanten sub 26] aanvoeren dat tussen de RijnlandRoute en de zuidrand van Stevenshof een afstand van 300 m had moeten worden aangehouden, doelen zij kennelijk op het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Uit dit besluit volgen beperkingen voor het mogelijk maken van ontwikkelingen als bijvoorbeeld, verpleeg- en bejaardenhuizen op minder dan 300 m vanaf de rand van een rijksweg. Dit besluit levert echter geen beperkingen op voor het onderhavige geval, omdat de bestreden besluiten voorzien in de aanleg en wijziging van wegen en niet in een ontwikkeling als waarop het besluit gevoelige bestemmingen ziet.

64.9. Uit de "Achtergrondnotitie luchtkwaliteit" van Tauw volgt dat de wijziging van de tunnelmonden bij de woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omgeving niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Daarom bestond in zoverre geen belemmering voor de vaststelling van de bestreden besluiten. Verweerders waren ook niet verplicht een nulmeting van de luchtkwaliteit uit te voeren. Dat de woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omgeving een bijzonder luchtverwarmingssysteem hebben, is geen omstandigheid waarmee verweerders in het kader van de beoordeling van de luchtkwaliteit rekening hadden moeten houden.

64.10. Gelet op het voorgaande geven ook de beroepsgronden over de luchtkwaliteit die verband houden met de tunnelmonden geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten en de minister zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat de bestreden besluiten niet leiden tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde.

D.10 EXTERNE VEILIGHEID

65. Ten behoeve van de bestreden besluiten is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidssituatie. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het door Tauw opgestelde rapport "Achtergrondrapportage Externe Veiligheid" van 24 oktober 2014 (hierna: Rapport Externe veiligheid). Dit rapport ligt zowel ten grondslag aan het PIP als aan de tracébesluiten A4 en A44. Voor het PIP is daarnaast een verantwoording van het groepsrisico opgesteld in het rapport van Tauw "RijnlandRoute Verantwoording groepsrisico" van 15 september 2014 (hierna: Verantwoording)

De resultaten uit deze rapporten zijn kort weergegeven in paragraaf 6.6 van de toelichting bij het PIP en paragraaf 4.3 van de toelichting bij het TB A44. Daaruit volgt dat voor de RijnlandRoute alleen het transport van gevaarlijke stoffen van belang is. Voor de beoordeling van de risico's hebben verweerders de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Stcrt. 2004, 147, laatst gewijzigd Stcrt. 2012, 14687) (hierna: de circulaire) tot uitgangspunt genomen. Volgens de circulaire dient aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te worden getoetst. Bij een nieuwe situatie dient het plaatsgebonden risico bij kwetsbare objecten kleiner te zijn dan 10⁻⁶ per jaar en moet het bestuursorgaan verantwoording afleggen bij het nemen van het besluit wanneer het groepsrisico boven de in de circulaire gegeven oriëntatiewaarden ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt.

D.10.1 VOORSCHOTERWEG

66. Het college en de raad van Katwijk betogen dat in het Rapport Externe veiligheid ten onrechte geen rekening is gehouden met het vervallen van de bestaande aansluiting van de N206/ir. G. Tjalmaweg op de Voorschoterweg in Valkenburg, waardoor het verkeer zich in noordelijke richting zal verplaatsen. Volgens hen zal vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen van en naar de (agrarische) bedrijventerreinen Zijlhoek en De Woerd daardoor over de Voorschoterweg door de bebouwde kom van Valkenburg langs de woonwijk 't Duyfrak en een benzinstation rijden. Zij voeren aan dat sprake is van een doorgaande transportroute en dat niet is onderbouwd dat het bij deze route om een lage frequentie van vervoer met gevaarlijke stoffen gaat. Bovendien is dit deel van de Voorschoterweg niet ingericht voor vrachtverkeer, aangezien het een 30 km weg is met veel drempels, aldus het college en de raad van Katwijk.

66.1. Ter zitting hebben provinciale staten de huidige en toekomstige routes van en naar de bedrijventerreinen Zijlhoek en De Woerd toegelicht. Een van de routes loopt via de Voorschoterweg langs de woonwijk 't Duyfrak te Valkenburg. Onweersproken is gesteld dat de betrokken bedrijventerreinen zijn aangewezen voor glastuinbouw. Volgens provinciale staten vindt gelet op het karakter van deze bedrijventerreinen geen vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar deze bedrijventerreinen plaats. Verder hebben provinciale staten naar voren gebracht dat thans al vrachtverkeer rijdt over de Voorschoterweg en dat dit verkeer in de toekomstige situatie afneemt. De Voorschoterweg is volgens provinciale staten geen route voor gevaarlijke stoffen.

66.2. Het college en de raad van Katwijk hebben hun stelling dat mogelijkerwijs vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de Voorschoterweg van en naar de desbetreffende bedrijventerreinen niet nader onderbouwd. Zij hebben naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de route over de Voorschoterweg van en naar het bedrijventerrein vanuit een oogpunt van vervoer van gevaarlijke stoffen tot zodanige risico's leidt dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben kunnen besluiten dit wegvak in het Rapport Externe veiligheid buiten beschouwing te laten.

Het betoog faalt.

D.10.2 WIJK STEVENSHOF

67. BV Gerda Brautigamsingel, [appellant sub 19] en [appellanten sub 26] voeren aan dat in de Verantwoording onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen voor de externe veiligheid van de bewoners van de wijk Stevenshof.

BV Gerda Brautigamsingel stellen dat in de Verantwoording expliciet wordt ingegaan op de gevolgen voor de inwoners van Voorschoten, maar dat het risico voor de veiligheid van de inwoners van de wijk Stevenshof en de wandelaars in de Papenwegse polder daarin niet zijn genoemd. Volgens hen had het risicocommunicatieplan al moeten zijn vastgesteld ten tijde van de vaststelling van het PIP.

[appellant sub 19] betoogt dat gelet op het risico van het ontstaan van een Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion, afgekort: BLEVE, op de nieuwe verbindingsweg ten onrechte geen maatregelen zijn opgenomen met betrekking tot waarschuwing, evacuatie of zelfredding van omwonenden in het PIP. Hij vreest dat hulpdiensten niet tijdig ter plaatse kunnen zijn en onvoldoende zijn uitgerust op een dergelijke calamiteit.

Ook [appellanten sub 26] stellen dat onduidelijk is welke maatregelen worden getroffen nu geen uitgewerkte plannen zijn gemaakt ingeval van calamiteiten op de weg. Volgens hen is ook niet duidelijk of de regionale brandweer voldoende is uitgerust voor het bestrijden van grote calamiteiten. Voorts voeren zij aan dat in verband met de externe veiligheidsgevolgen bij Voorschoten een tunnel wordt gerealiseerd, maar niet ter hoogte van de wijk Stevenshof. Dit is volgens hen in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

67.1. In figuur 3.1 van de Verantwoording is afgebeeld welke bebouwing binnen het invloedsgebied van de nieuwe verbindingsweg ligt. Daaruit volgt dat de wijk Stevenshof en de Gerda Brautigamsingel deels binnen het invloedsgebied liggen. Over het invloedsgebied van de nieuwe weg ter hoogte van Voorschoten is vermeld dat vanwege de ondertunneling van de weg het risico voor omwonenden in Voorschoten aldaar wordt gereduceerd, omdat er bij een ongeval in de tunnel geen effecten voor de omgeving worden verwacht. Uit figuur 3.3 van de Verantwoording volgt dat het kilometertraject met het hoogste groepsrisico op de nieuwe verbindingsweg ligt ter hoogte van de wijk Stevenshof. Het groepsrisico op de nieuwe verbindingsweg is volgens de Verantwoording 0,084 keer de oriëntatiewaarde. De verbindingsweg heeft hiermee een groepsrisico lager dan 10 procent van de oriëntatiewaarde tot gevolg. Dit is een toename ten opzichte van de autonome situatie aangezien een nieuwe weg wordt aangelegd, maar blijft ver onder de oriëntatiewaarde, aldus de Verantwoording.

67.2. Gelet op voormelde figuren in de Verantwoording stelt de Afdeling vast dat de gevolgen van de toename van het groepsrisico voor de bewoners van de wijk Stevenshof in de Verantwoording zijn betrokken. Dat in de Verantwoording aan de externe veiligheidssituatie in Voorschoten expliciet aandacht is besteed en niet aan die in de wijk Stevenshof maakt dit niet anders.

67.3. De Veiligheidsregio Hollands Midden heeft advies uitgebracht over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen. Het advies is als bijlage gevoegd bij de Verantwoording. In de paragrafen 3.6 en 3.7 van de Verantwoording is ingegaan op dit advies. Daarin komen aspecten aan de orde als de bereikbaarheid van de nieuwe verbindingsweg voor hulpdiensten, de bluswatervoorzieningen en aspecten waarmee rekening moet worden gehouden bij het bepalen van de zelfredzaamheid van personen, waaronder de communicatie. Volgens provinciale staten zal in samenspraak met de brandweer en de afdeling communicatie van de provincie Zuid-Holland een plan voor risicocommunicatie worden opgesteld om bewoners en werknemers langs de RijnlandRoute te informeren over de risico's en wat te doen in geval van een incident.

67.4. De Afdeling is van oordeel dat provinciale staten op grond van het vorenstaande in redelijkheid hebben kunnen stellen dat de toename van het groepsrisico aanvaardbaar is. De Afdeling gaat voorbij aan de stelling van appellanten dat de maatregelen met betrekking tot risicocommunicatie in het PIP hadden moeten worden voorgeschreven. Deze maatregelen betreffen immers een uitvoeringsaspect zonder ruimtelijke relevantie waarop het plan geen betrekking heeft of kan hebben. Dit geldt ook voor de door [appellant sub 19] gewenste maatregel van trajectcontrole in de tunnel en de vraag of de hulpdiensten voldoende zijn uitgerust bij calamiteiten. De Afdeling is immers niet bevoegd inhoudelijk te oordelen over aspecten die het bereik van de bestreden besluiten te buiten gaan.

De betogen falen.

67.5. Provinciale staten stellen bij Voorschoten gekozen te hebben voor een boortunnel vanwege de betere ruimtelijke inpassing en niet omdat dit noodzakelijk is vanwege de externe veiligheid. Dat door die boortunnel het groepsrisico ter plaatse van Voorschoten wordt gereduceerd is een bijkomend positief gevolg. Nu zoals onder 45.3 is overwogen bij de wijk Stevenschhof een boortunnel redelijkerwijs niet mogelijk is, moet worden vastgesteld dat de situatie bij de wijk Stevenschhof verschilt van die bij de wijk Voorschoten. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel, zoals [appellanten sub 26] stellen, is naar het oordeel van de Afdeling dan ook geen sprake.

Het betoog faalt.

D.11 NATUUR & LANDSCHAP

D.11.1 NATURA 2000-GEBIEDEN

68. Stichting Behoud Rijnland en OGLV voeren aan dat verweerders ten onrechte niet hebben gekeken naar de effecten op de Natura 2000-gebieden De Wilck en Kennemerland Zuid. Zij stellen dat uit het feit dat voor verschillende Natura 2000-gebieden een Nbw 1998-vergunning is aangevraagd voor de aanleg van de RijnlandRoute blijkt dat wel significante effecten op deze beide Natura 2000-gebieden plaatsvinden.

68.1. De Wilck en Kennemerland Zuid liggen op respectievelijk 3,5 en 6,5 km afstand van de dichtstbijzijnde grens van het TB A44 en het PIP. Op grond van een oriënterende effectbepaling en veldinventarisatie die zijn vastgelegd in de Natuurtoets van Adviesbureau Mertens van november 2010 (hierna: de Tussenrapportage Natuur) is geconcludeerd dat significante gevolgen van de RijnlandRoute voor deze gebieden zijn uitgesloten. Stichting Behoud Rijnland en OGLV hebben geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de in de Tussenrapportage Natuur neergelegde bevindingen. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat niet kan worden uitgegaan van de conclusie in de Tussenrapportage Natuur dat op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat het PIP en de tracébesluiten op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten, significante gevolgen hebben voor de Natura 2000-gebieden De Wilck en Kennemerland Zuid. De betogen falen.

Wat betreft de Natura 2000-gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen overweegt de Afdeling dat met het enkele feit dat een aanvraag is gedaan voor een Nbw 1998-vergunning niet is gegeven dat de conclusie dat de besluiten met zekerheid de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zullen aantasten onjuist is. Voor de gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen is in de Natuur- en voortoets 2e fase MER van 24 april 2012 (bijlage 44 van de toelichting op het PIP; hierna: de Voortoets) geconcludeerd dat niet is uit te sluiten dat het

PIP en de tracébesluiten significante gevolgen hebben. Daarom is in het kader van het MER een passende beoordeling gemaakt, die is neergelegd in het Achtergrondrapport Natuur versie 2.0 bij het 2e fase MER RijnlandRoute versie 2.0 van 27 april 2012 van Tauw (hierna: het achtergrondrapport Natuur). Ook is een Nbw 1998-vergunning aangevraagd. Uit het achtergrondrapport Natuur blijkt echter dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen met zekerheid kan worden uitgesloten, dan wel kan worden voorkomen door het nemen van maatregelen. Aantasting van de natuurlijke kenmerken van die gebieden zal zich dan ook niet voordoen. Tegen de bevindingen en de conclusies die in paragraaf 10.10 van het achtergrondrapport Natuur staan, hebben de Stichting Behoud Rijnland en OGLV geen concrete bezwaren naar voren gebracht. Ook deze betogen falen.

68.2. Voor zover Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat Natura 2000-gebieden worden aangetast omdat het netwerk van de Ecologische Hoofdstructuur wordt aangetast, overweegt de Afdeling dat dit betoog, gelet op hetgeen hierna onder 71.2 en 72.2 wordt overwogen, faalt.

D.11.2 VERORDENING RUIMTE 2014

D.11.2.1 Toepasselijkheid

69. In artikel 1.2 van de Verordening Ruimte 2014 wordt een provinciaal inpassingsplan niet gelijkgesteld met een bestemmingsplan. De Verordening Ruimte 2014 is dan ook niet rechtstreeks van toepassing op een provinciaal inpassingsplan. Dit neemt niet weg dat provinciale staten bij het vaststellen van het inpassingsplan in beginsel gebonden zijn aan het in de Verordening neergelegde provinciale ruimtelijke beleid. Provinciale staten hebben dit beleid aan het bestreden besluit ten grondslag gelegd. Uit de onderbouwing van het TB A4 en het TB A44 blijkt dat de minister wat betreft de bescherming van het landschap en weidevogelgebieden het beleid van provinciale staten dat ten grondslag ligt aan artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014 heeft willen volgen. Dit komt onder meer tot uitdrukking in de Inpassingsvisie en het Landschapsplan en het Mitigatie- en compensatieplan TB's die als bijlagen bij de TB A4 en TB A44 zijn gevoegd. De Afdeling komt derhalve toe aan een inhoudelijke beoordeling van de beroepsgrond dat de tracébesluiten en het PIP niet in overeenstemming zijn met het in de Verordening neergelegde provinciale beleid.

D.11.2.2 Toetsingsmaatstaf artikel 2.2.1

69.1. BV Charlotte Köhlerpad, BV Het Wedde, [appellant sub 9], Milieudefensie, [appellanten sub 26], Stichting Behoud Rijnland, OGLV, VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof betogen dat het PIP en de tracébesluiten in strijd zijn met artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014. [appellanten] betogen dat het PIP en het TB A4 niet voldoen aan de eisen die gelden voor gebieden die vallen onder beschermingscategorie 1 of onder beschermingscategorie 2, als bedoeld in de Verordening Ruimte 2014. Wat beschermingscategorie 1 betreft gaat het om de gronden in de Papenwegse polder die zijn aangewezen als cultuurhistorisch kroonjuweel. Wat betreft beschermingscategorie 2 gaat het om gronden in de Oostvlietpolder die aangewezen zijn als groene buffer en gronden in de Papenwegse polder die zijn aangewezen als groene buffer en weidevogelgebied. [appellant sub 2] anten betogen dat voor de toepassing van artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014 als uitgangspunt dient te worden genomen dat de voorziene ruimtelijke ontwikkeling tot transformatie van het gebied leidt, als bedoeld in artikel 2.2.1, tweede lid, onder c, van de Verordening Ruimte 2014.

69.1.1. Ingevolge artikel 2.2.1, eerste lid, van de Verordening Ruimte 2014 kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

(...)

b. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:

i. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en

ii. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid;

c. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:

i. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en

ii. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Ingevolge artikel 2.2.1, tweede lid, onder a, kan een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 1, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op "Kaart 7, Beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit", niet voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, onder b en c, tenzij het gaat om de ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur of van natuur of om een in het Programma ruimte uitgezonderde ruimtelijke ontwikkeling en voorts wordt voldaan aan de onder b en c gestelde voorwaarden.

Ingevolge het tweede lid, onder b, kan een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 2, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op "Kaart 7 Beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit", niet voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, onder c, tenzij het gaat om de ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur of van natuur of om een in het Programma ruimte uitgezonderde ruimtelijke ontwikkeling en voorts wordt voldaan aan de onder c gestelde voorwaarden.

Ingevolge het derde lid kunnen de aanvullende ruimtelijke maatregelen bestaan uit (een combinatie van):

i. duurzame sanering van leegstaande bebouwing, kassen en/of boom- en sierteelt;

ii. wegnemen van verharding,

iii. toevoegen of herstellen van kenmerkende landschapselementen;

iv. andere maatregelen waardoor de ruimtelijke kwaliteit verbetert.

Ingevolge het vijfde lid, onder b, is het provinciale compensatiebeleid van toepassing zoals vastgelegd in de beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013) (hierna: de Beleidsregel compensatie) voor zover een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid een significante aantasting tot gevolg heeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van belangrijke weidevogelgebieden, recreatiegebieden rond de stad, of karakteristieke landschapselementen. De toelichting bij het bestemmingsplan bevat een verantwoording over de wijze van compensatie.

69.1.2. Verweerders hebben ter zitting toegelicht dat zij de voorziene verdiepte ligging van de weg in de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder aanmerken als een aanpassing, als bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid, onder b, van de Verordening Ruimte 2014. Zij verwijzen daartoe naar de toelichting op de Verordening Ruimte 2014. Hierin staat dat het bij transformatie gaat om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Verweerders stellen dat geen sprake is van een nieuw landschap.

69.1.3. Naar het oordeel van de Afdeling hebben verweerders terecht gesteld dat sprake is van aanpassing van het landschap, als bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid onder b, van de Verordening Ruimte 2014. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de weg weliswaar een gebiedsvreemde ontwikkeling is, maar dat deze qua aard en omvang niet zodanig is dat dit leidt tot een transformatie van het gebied naar een ander landschap, nu mede door de verdiepte ligging van de verbindingsweg de voornaamste kenmerken van het landschap in stand blijven. De betogen falen.

Anders dan appellanten betogen moet voor het toetsingskader van artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014

derhalve worden uitgegaan van een ruimtelijke ontwikkeling die leidt tot aanpassing.

Niet in geschil is dat het PIP en het TB A4 voorzien in de ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur. Bovenlokale infrastructuur is uitgezonderd van het verbod in artikel 2.2.1, tweede lid, onder a, van de Verordening Ruimte 2014 voor ruimtelijke ontwikkelingen, als bedoeld in het eerste lid, onder b, in gebieden met beschermingscategorie 1. Voor de doorkruising van de Papenwegse Polder zijn vanwege de aanwijzing van die polder als cultuurhistorisch kroonjuweel (beschermingscategorie 1) de voorwaarden uit het eerste lid, onder b, en het vijfde lid van artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014 van toepassing.

Zoals hiervoor is overwogen, betreft de verdiepte ligging in de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 2.2.1, eerste lid, onder b, van de Verordening Ruimte 2014. Het bepaalde in artikel 2.2.1, tweede lid, onder b, ziet niet op een dergelijke ruimtelijke ontwikkeling zodat het verbod in het tweede lid voor de weidevogelgebieden en groene buffer met beschermingscategorie 2 niet van toepassing is. Wel zijn de voorwaarden uit het eerste lid, onder b, en het vijfde lid van artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014 van toepassing. Voor de Papenwegse Polder is dit het geval vanwege de aanwijzing als weidevogelgebied en groene buffer en voor de Oostvlietpolder vanwege de aanwijzing als groene buffer.

D.11.2.3 Cultuurhistorisch kroonjuweel en groene buffers

69.2. [appellant sub 2]anten betogen dat het PIP en het TB A44 in strijd zijn met artikel 2.2.1, eerste lid, onder b, van de Verordening Ruimte 2014 omdat de verbindingsweg door de Papenwegse polder het karakter, de openheid, de oost-west oriëntatie en de zichtlijnen van die polder aantast. [appellant sub 2]anten betogen voorts dat de openheid van de Oostvlietpolder wordt aangetast door het knooppunt Hofvliet en de toegang tot de tunnelmond. Deze kenmerken zijn onderdeel van de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart voor kroonjuwelen cultureel erfgoed en/of groene buffers, aldus BV Het Wedde en [appellanten sub 26]. Door de verdiepte ligging van de weg met een opstaande rand van een meter en het daarop gelegen hekwerk ontstaat een visuele barrière in het landschap, aldus BV Het Wedde en [appellanten sub 26]. Zij betogen dat een verlengde boortunnel dit probleem zou oplossen. Als dat niet mogelijk is, stellen zij dat met een verdiepte ligging van de verbindingsweg over het gehele traject op 6 m onder het maaiveld een betere inpassing mogelijk is. Milieudefensie betoogt dat de openheid en het landschap van de Oostvlietpolder wordt aangetast door de fly-overs en de toegang naar de tunnelmond.

69.2.1. De Papenwegse polder is aangewezen als onderdeel van het kroonjuweel Landgoederenzone Wassenaar-Den Haag. De richtpunten waar ingevolge artikel 2.2.1, eerste lid, onder b, sub i, van de Verordening Ruimte 2014 rekening moet worden gehouden, zijn voor dit kroonjuweel:

- a) behouden en versterken van de kernkwaliteiten en samenhang ertussen: de landgoederen met parkaanleg, de zichtlijnen tussen en langs de landgoederen, de open plekken ertussen (weilanden),
- b) in stand houden van het contrast tussen het besloten, boomrijke karakter van de strandwallen en de open veenweidepolders van de strandvlakten,
- c) behouden en versterken van de oostwest oriëntatie van het strandwallen- en strandvlaktenlandschap, die versterkt wordt door de loop van de wateringen en het wegenpatroon,
- d) herkenbaar houden van de markante ligging van boerderijen (tussen de Veenwatering en de Rijksstraatweg) op de overgang van de droge strandwal naar de vochtige strandvlakten,

De richtpunten van de groene buffers zijn dat geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen plaats vinden in de bufferzone en dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan de recreatieve gebruiks- en belevingswaarde en aan de contrastkwaliteit met het stedelijk gebied.

69.2.2. In de Inpassingsvisie en het landschapsplan staat op welke wijze met de richtpunten en de overige voorwaarden rekening is gehouden.

De omgevingseigenschappen die volgens de Inpassingsvisie in de Papenwegse polder versterkt dienen te worden

zijn:

- het behoud van de Papenwegse Polder als agrarisch gebied met natuurwaarden,
- het minimaliseren van eventuele geluid- en zichtoverlast voor bewoners van de wijk Stevenshof,
- het toevoegen van ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk,
- het behoud van de directe relatie tussen Stevenshofjesmolen en Zuidwijkse Molen langs de Veenwatering in zijn originele verloop.

De inpassingsprincipes voor de weg zelf zijn:

- het behouden en versterken van het agrarische karakter van de Papenwegse polder door een verdiepte ligging van de RijnlandRoute en een compacte vormgeving,
- het minimaliseren van zichtoverlast door inpassing van de verdiepte RijnlandRoute tussen lage kades en watergangen,
- de verlichting in het knooppunt heeft een functioneel karakter en leidt niet tot strooilicht in de omliggende polders,
- het behouden van bepalende landschappelijke lijnen zoals de Dobbewatering en de Veenwatering. Voor de Veenwatering wordt een aquaduct gerealiseerd. Het fietspad over of langs het aquaduct sluit qua materialisering aan bij de snelfietsroute Leiden - Wassenaar,
- compensatie van gedempt water, met behoud van de polderstructuur en het watersysteem door het bestaande plas-dras gebied ten noorden van de passage uit te breiden,
- compensatie voor weidevogels en verlies van andere ecologische waarden
- het maken van nieuwe stad-land verbindingen: ommetjes vanuit de Stevenshof (buiten het broedseizoen) en fietsroute Leiden - Wassenaar om een toegankelijker en beter beleefbaar landschap te maken.

Voor de Oostvlietpolder zijn de omgevingseigenschappen die versterkt dienen te worden:

- het herstellen van fietsroutes en het toevoegen van ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk,
- de functie van de Oostvlietpolder als 'poort naar het Groene Hart', behouden,
- rekening houden met de molenbiotoop van molen Zelden van Passe als beelddrager van het Groene Hart, te zien vanaf de A4 en de RijnlandRoute,
- doorontwikkelen van de ecologische zone in het hart van de beide polders
- rekening houden met 't Vogelhoff,

De inpassingsprincipes voor de weg zelf zijn:

- het open karakter van de Oostvlietpolder dient zoveel mogelijk te worden gehandhaafd door de verdiepte ligging van de tunnelmond en het omgeven van de tunnelmond met een iets verhoogde wand en een laag talud aan de landschapszijde. De inpassing van de weg en parallelwegen dient zo compact mogelijk te geschieden, om weidegronden te sparen,
- het herstellen van de fietsroute van de A4-fietstunnel naar Vlietland over een fietspad langs de Hofvlietweg en een verbinding door 't Vogelhoff naar de Vliet,
- het toevoegen van een oversteekmogelijkheid over de Vliet naar de Hofweg, bijvoorbeeld met een pontje,

- het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg naar het gasstation vanaf de Hofvlietweg,
- het behouden en versterken van het karakter van de Oostvlietpolder als weidevogelgebied, door het maken van plasdras-weilanden en watercompensatie tussen de volkstuincomplexen en het toevoegen van laag hakhoutstruweel langs de A4. Dit vormt vliegbegeleiding voor weidevogels en vleermuizen,
- langs de A4 ligt een voormalig tankstation, dit terrein kan worden teruggegeven aan de Oostvlietpolder door een inrichting aansluitend op de omgeving en plan 't Vogelhoff.

In het landschapsplan zijn deze uitgangspunten voor de Oostvlietpolder en de Papenwegse polder verder uitgewerkt.

69.2.3. Uit de opsomming van de inpassingsprincipes blijkt dat verweerders rekening hebben gehouden met de richtpunten uit de kwaliteitskaart die zien op het karakter, de openheid, de oost-west oriëntatie en de zichtlijnen in de Papenwegse polder en de openheid van de Oostvlietpolder. De verbindingsweg is in de Papenwegse polder ingebed onder andere door de verdiepte ligging en het aquaduct. Hierdoor worden de openheid en de zichtlijnen behouden en wordt de loop van de watering niet aangetast. Ook blijft het bestaande agrarische gebruik van de weilanden grotendeels in stand. In de Oostvlietpolder wordt door de verdiepte ligging, de tunnelmond en de inpassing daarvan de openheid en het contrast met het stedelijk gebied behouden.

De Afdeling ziet gelet op het voorgaande in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat wat betreft het cultuurhistorisch kroonjuweel en groene buffers voldaan wordt aan de voorwaarden uit artikel 2.2.1, eerste lid, onder b, van de Verordening Ruimte 2014.

D.11.2.4 Weidevogelgebied

- Oostvlietpolder

69.3. Milieudefensie, Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat de verbindingsweg door de Oostvlietpolder in strijd is met de Verordening Ruimte 2014 omdat de weidevogelgebieden hierdoor worden aangetast.

De Oostvlietpolder is op kaart 7 bij de Verordening Ruimte 2014 niet als weidevogelgebied aangewezen. Voor zover appellanten betogen dat knooppunt Hofvliet en de aansluiting op de tunnel door de Oostvlietpolder in het TB A4 en het PIP in strijd zijn met het provinciale beleid omdat deze ontwikkelingen leiden tot aantasting van het weidevogelgebied in de Oostvlietpolder, mist dit beroep feitelijke grondslag.

- nee, tenzij-regime

69.4. BV Het Wedde, Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat niet voldaan is aan het "nee, tenzij"-regime dat geldt voor weidevogelgebieden. Zij betogen dat reële alternatieven aanwezig zijn, zoals Zoeken naar Balans A of de Churchill Avenue.

69.4.1. Ingevolge artikel 2, eerste lid, van de Beleidsregel compensatie zijn in gebieden waar het 'nee, tenzij'-regime van kracht is, geen ingrepen toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd via de procedure zoals weergegeven in de artikelen 5 tot en met 8 van deze beleidsregel.

Ingevolge het tweede lid is het 'nee, tenzij'-regime van toepassing bij ingrepen in de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) 'op het land', in de belangrijke weidevogelgebieden, in de recreatiegebieden in de Zuidvleugel en in de gebieden in de strategische reservering natuur.

69.4.2. Gelet op hetgeen hiervoor onder D4 is overwogen, zijn de door BV Het Wedde, Stichting Behoud Rijnland en OGLV vermelde alternatieven geen reële alternatieven. Verweerders hebben zich derhalve terecht op het standpunt gesteld dat artikel 2, eerste lid, van de beleidsregel compensatie niet in de weg staat aan het PIP en het TB A4.

- wijze van compensatie

69.5. BV Het Wedde, [appellant sub 18], [appellanten sub 26], Stichting Behoud Rijnland en Wijkraad Stevenshof betogen dat in strijd met artikel 5 van de Beleidsregel compensatie is voorzien in compensatie door kwaliteitsverbetering, terwijl dit volgens het zevende lid van dat artikel alleen is toegestaan voor de EHS. Voor gebied buiten de EHS dient fysieke of, als dat redelijkerwijs niet mogelijk is, financiële compensatie plaats te vinden. Zij betogen voorts dat de voorziene compensatie niet in de nabijheid van de ingreep plaatsvindt.

69.5.1. Ingevolge artikel 5 van de Beleidsregel compensatie worden aan compensatie voor ingrepen in gebieden als bedoeld in artikel 3 de volgende voorwaarden gesteld:

1. De compensatie mag niet leiden tot een netto verlies van areaal, kwaliteit en/of samenhang van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied.

(...)

4. Onverminderd het bepaalde in het zevende lid, vindt de compensatie plaats (voorkeursladder):

a) door fysieke compensatie met dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden als die door de ingreep verloren zijn gegaan aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;

b) indien fysieke compensatie met dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden als in het vorige onderdeel bedoeld redelijkerwijs onmogelijk is, door fysieke compensatie met kwalitatief vergelijkbare waarden aan of nabij het gebied van de ingreep dan wel door fysieke compensatie elders, of,

c) indien ook dat redelijkerwijs onmogelijk is, door financiële compensatie.

(...)

7. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid en in afwijking van de voorkeursladder als bedoeld in het vierde lid mag areaalverlies ook worden gecompenseerd door kwaliteitsverbetering bij ingrepen in gebieden die behoren tot de EHS 'op het land', voor zover aangeduid als waternatuurgebied of buitendijks gelegen, en bij ingrepen in wateren die behoren tot de EHS 'grote wateren en Noordzee' voor zover provinciaal gedeeld.

69.5.2. In het Mitigatie- en compensatieplan PIP zijn wat betreft compensatie twee sporen verkend. Het eerste spoor betreft compensatie door middel van agrarisch of particulier natuurbeheer op gronden die nu nog in eigendom zijn bij agrariërs. Hiervoor zijn verschillende kansrijke polders geselecteerd. In het Mitigatie- en compensatieplan PIP staat dat voldoende animo bestaat voor extra beheerinspanningen voor 18 ha grond. Het tweede spoor betreft reservaatvorming, waarbij gebruik wordt gemaakt van gronden die oorspronkelijk bedoeld waren voor de EHS en die in eigendom zijn van de overheid.

Volgens verweerders worden bij het eerste spoor gronden die nu nog overwegend agrarisch in gebruik zijn getransformeerd naar weidevogelgebied waar het agrarisch gebruik ondergeschikt is; hierbij wordt gebruik gemaakt van het instrument van subsidies. Verweerders hebben deze functieverandering van de gronden naar het oordeel van de Afdeling terecht aangemerkt als compensatie met natuurwaarden die vergelijkbaar zijn met de waarden die door de ingreep verloren gaan en dus als fysieke compensatie als bedoeld in artikel 5, vierde lid, onder a, van de Beleidsregel compensatie. Verweerders stellen dat deze gronden in de nabijheid van het gebied liggen. Als criterium of gronden nog in de nabijheid van het gebied liggen, als bedoeld in artikel 5, vierde lid, onder a, van de Beleidsregel compensatie, is als maximale afstand tussen het aangetaste gebied en het compensatiegebied de dispersieafstand van jonge grutto's gehanteerd omdat de grutto de meest kritische soort is.

De Afdeling ziet in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanknopingspunten om dit criterium onaanvaardbaar te achten. Gelet op het voorgaande hebben verweerders zich terecht op het standpunt gesteld dat de bij het eerste spoor voorziene compensatie beschouwd dient te worden als fysieke compensatie aansluitend of in de nabijheid van het gebied van de ingreep, als bedoeld in artikel 5, vierde lid, onder a, van de Beleidsregel compensatie en niet als kwalitatieve compensatie als bedoeld in het zevende lid.

- verantwoording compensatie

69.6. Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat niet voldaan is aan artikel 6, derde lid, onder a en b, van de Beleidsregel compensatie. Dat lid schrijft voor dat het compensatieplan aangeeft hoe de compensatie is berekend en hoe het verlies aan waarden wordt gecompenseerd. Volgens deze appellanten is niet voldoende onderzocht of voldoende animo bestaat voor het verbeteren van het natuurbeheer en evenmin of gronden beschikbaar zijn voor compensatie mocht de kwaliteitsverbetering niet slagen.

BV Het Wedde, [appellant sub 18], [appellanten sub 26] en Wijkraad Stevenshof wijzen op de toelichting bij artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte 2014, waarin staat dat de betrokkenheid van de provincie bij de transformatie-opgaven zich zal richten op een actieve behartiging van provinciale doelen en op een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie. Daaruit leiden zij af dat provinciale staten over moet gaan tot aankoop, inrichting en beheer van de compensatiegronden. De benodigde gronden zijn volgens hen al grotendeels in eigendom van de overheden en het budget voor de aankoop en beheer zijn aanwezig. Voorts is volgens hen niet voldoende gespecificeerd hoe de beoogde kwaliteitsverbetering zal plaatsvinden. Agrarisch natuurbeheer is volgens hen niet effectief gebleken en blijft ondergeschikt aan het agrarisch gebruik. Het natuurbeheer staat niet onder controle van de provincie, hetgeen niet past bij de vereiste actieve houding van de provincie, aldus BV Het Wedde, [appellant sub 18], [appellanten sub 26] en Wijkraad Stevenshof.

BV Gerda Brautigamsingel betoogt dat een groter gebied wordt aangetast dan de 3 ha die vermeld staan in het Mitigatie- en compensatieplan PIP en de Visie op mitigatie- en compensatiemaatregelen omdat door de aanlegwerkzaamheden de bodemstructuur in een groter gebied wordt verstoord en niet langer geschikt is voor weidevogelgebied.

69.6.1. Verweerders stellen dat het verlies aan areaal weidevogelgebied en de verstoring van het weidevogelgebied toereikend wordt gemitigeerd en gecompenseerd. Voor de compensatie van in totaal 22 ha zijn de in rechtsoverweging 69.5.2 vermelde twee sporen verkend: het compenseren door particulier of agrarisch natuurbeheer en reservaatvorming. Het zoekgebied waarbinnen het weidevogelcompensatiegebied ligt is in paragraaf 2.3 van het Mitigatie- en Compensatieplan PIP weergegeven. Ter zitting hebben verweerders toegelicht dat voor 22,20 ha binnen dit gebied een aanvraag is gedaan voor de subsidieregeling natuurcompensatie Zuid-Holland. Volgens het Mitigatie- en compensatieplan PIP is het doel dat er afspraken gemaakt worden voor aangepast beheer dat leidt tot een verhoging van het broedsucces van weidevogels met ingang van broedseizoen 2016.

Verweerders stellen dat met het Mitigatie- en compensatieplan PIP en de daarbij behorende kaart, waarin de beschikbare compensatiegronden zijn aangegeven, is voldaan aan artikel 6, derde lid, onder b, van de beleidsregel compensatie.

69.6.2. Ingevolge artikel 6, eerste lid, van de Beleidsregel compensatie wordt indien deze beleidsregel van toepassing is, door de initiatiefnemer een compensatieplan opgesteld.

Ingevolge het tweede lid worden het plan voor de ingreep en het compensatieplan gelijktijdig voorafgaand aan de ingreep aan het bevoegd gezag ter accordering voorgelegd.

Ingevolge het derde lid worden aan het compensatieplan de volgende voorwaarden voor instemming gesteld:

a) het compensatieplan geeft aan hoe de compensatieopgave is berekend en hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd;

b) het compensatieplan bevat een kaart met de ligging van het compensatiegebied ten opzichte van aangrenzende en nabijgelegen natuur- en recreatiegebieden, belangrijke weidevogelgebieden en/of karakteristieke landschapselementen, en;

c) bij fysieke of kwalitatieve compensatie voldoen de plaats, de oppervlakte en de kwaliteit van het compensatiegebied aan het gestelde in artikel 5;

(...)

69.6.3. In het Mitigatie- en compensatieplan PIP is een berekening van de te compenseren gronden opgenomen. Mitigatie van de verstoring vindt plaats door de verdiepte ligging, geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting. In de plantoelichting staat dat 3 ha dient te worden gecompenseerd vanwege het ruimtebeslag van het tracé in de Papenwegse polder, 16 ha vanwege de resterende verstoring en 3 ha vanwege herinrichting van areaal in de Stevenshofjespolder. Tevens is daarin beschreven hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd, namelijk door agrarisch natuurbeheer. Volgens verweerders wordt een uitgebreid pakket van maatregelen op het gebied van natuurbeheer uitgevoerd, waarbij het agrarisch gebruik ondergeschikt is aan de functie van weidevogelgebied. Ter zitting hebben verweerders toegelicht dat dit onder meer betekent dat - anders dan in het verleden - in het broedseizoen niet zal worden gemaaid of geweid. Het beheer wordt geborgd door de voorwaarden verbonden aan de subsidieverlening en door overeenkomsten met de beheerders van de gronden. In het plan is een kaart opgenomen met de zoekgebieden waar de compensatie plaats zal vinden.

De Afdeling stelt vast dat de Beleidsregel compensatie noch artikel 2.2.1 van de Verordening Ruimte de verwerving vereist van de gronden waar de compensatie plaatsvindt. Evenmin is vereist dat de provincie het natuurbeheer uitvoert. In hetgeen appellanten hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om te twijfelen aan de juistheid van de berekening van de te compenseren gronden. Ook overigens ziet de Afdeling daarin geen aanleiding voor het oordeel dat het Mitigatie- en compensatieplan PIP niet mede ten grondslag mocht worden gelegd aan het PIP.

Wat er ook zij van de juistheid van het betoog van BV Gerda Brautigamsingel dat een groter gebied dan 3 ha door de aanlegwerkzaamheden niet langer geschikt is voor weidevogelgebied, de Afdeling stelt vast dat een eventuele grotere aantasting dan 3 ha gecompenseerd wordt binnen de 16 ha ten behoeve van de resterende verstoring door licht en geluid van de weg.

De betogen falen.

- zekerstelling compensatie

69.7. De afspraken over de compensatie zijn volgens BV Het Wedde, [appellant sub 18], [appellanten sub 26], Stichting Behoud Rijnland, OGLV en Wijkraad Stevenshof onvoldoende vastgelegd. De afspraken waren bij de vaststelling van het PIP te vaag en van planologische vastlegging is geen sprake, hetgeen in strijd is met artikel 7 van de Beleidsregel compensatie, aldus deze appellanten.

69.7.1. Ingevolge artikel 7, tweede lid, van de Beleidsregel compensatie wordt, indien besloten wordt tot fysieke compensatie, het compensatiegebied door het bevoegd gezag planologisch vastgelegd en wordt toegezien op een adequate bescherming in het toepasselijk bestemmingsplan.

Ingevolge het vierde lid, sluiten de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een compensatieovereenkomst waarin is aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is om de uitvoering van het compensatieplan te garanderen.

Indien een gemeente of waterschap zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag is, wordt ingevolge het zesde lid de compensatieovereenkomst gesloten tussen de betreffende gemeente of waterschap en het college van gedeputeerde staten.

69.8. In de Beleidsregel compensatie is niet een regeling opgenomen voor het geval de initiatiefnemer en het bevoegd gezag beiden bestuursorgaan van de provincie zijn, terwijl een dergelijke regeling wel is opgenomen voor het geval een gemeente of waterschap zowel initiatiefnemer als het bevoegd gezag zijn. Met provinciale staten stelt de Afdeling vast dat in dit geval, waarin een provinciaal bestuursorgaan zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag is, de Beleidsregel compensatie niet vereist dat een compensatieovereenkomst wordt gesloten. De Afdeling ziet voorts geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat door de zelfbinding van provinciale staten aan het PIP en het Mitigatie- en compensatieplan PIP de uitvoering van laatstbedoeld plan voldoende verzekerd is. De Afdeling wijst in dit verband erop dat ook uit de toelichting bij de Beleidsregel compensatie blijkt dat niet is uitgesloten dat realisatie en eventuele bestemmingswijziging kan plaatsvinden na vaststelling van de besluiten.

D.11.2.5 Ecologische Hoofdstructuur

- nee tenzij-regime

70. BV Zuiderzeehelden, Milieudefensie, RCV, VV Oostvlietpolder en Stichting Behoud Rijnland voeren aan dat niet is voldaan aan het "nee, tenzij-regime" dat geldt voor aantasting van gebieden die tot de EHS behoren. Op grond van dat regime kan aantasting van de EHS alleen plaatsvinden als er geen reële alternatieven zijn en als sprake is van redenen van groot openbaar belang. Milieudefensie, RCV, VV Oostvlietpolder en Stichting Behoud Rijnland betogen dat reële alternatieven aanwezig zijn zoals Zoeken naar Balans A en de Churchill Avenue. Milieudefensie betoogt dat een uitdrukkelijke afweging van enerzijds de aard en ernst van het openbaar belang en de taxatie van reële alternatieven en anderzijds de schade van de gekozen variant voor de EHS en de ecologische verbindingzone (hierna: evz) ontbreekt.

70.1. Ingevolge artikel 2.3.4, eerste lid, van de Verordening Ruimte 2014 wijst een bestemmingsplan voor gronden binnen de ecologische hoofdstructuur, onderverdeeld in bestaande en nieuwe natuur, waternatuurgebied en ecologische verbinding, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op 'Kaart 8 Ecologische Hoofdstructuur', geen bestemmingen aan die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant beperken, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van die gebieden.

Ingevolge artikel 3.2, tweede lid, in samenhang met het eerste lid, kan ontheffing van het verbod van artikel 2.3.4 de Verordening Ruimte 2014 verleend worden indien er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte, kwaliteit en samenhang van de ecologische hoofdstructuur worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd overeenkomstig artikel 2.3.4, vijfde lid en de toelichting een verantwoording bevat.

70.2. Het 'nee, tenzij-regime" dat in artikel 3.2, tweede lid, in samenhang met het eerste lid, van de Verordening Ruimte 2014 is vastgelegd, staat niet in de weg aan het TB A44 en het PIP nu, zoals onder 69.4.2 reeds is geoordeeld, de genoemde alternatieven geen reële alternatieven zijn.

Het betoog faalt.

- ecologische verbindingzone Oostvlietpolder

71. Milieudefensie, RCV, Stichting Behoud Rijnland, VV Oostvlietpolder en OGLV stellen dat de aansluiting op de A4 bij knooppunt Hofvliet en de wegverdubbeling van de Europaweg de nog aan te leggen evz tussen Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland aantast. VV Oostvlietpolder betoogt dat in de Oostvlietpolder daardoor een evz resteert die slechts bestaat uit een sloot met oevers van 7,5 m breed, ingeklemd tussen de Hofvlietweg, het naastgelegen fietspad, het werkgebouw boven de tunnel en de bebouwing langs de Vlietweg. Dit is in strijd met het streekplan Zuid-Holland West, waarin staat dat de evz in de Oostvlietpolder 50 m breed moet zijn, aldus VV Oostvlietpolder. Het college van gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland heeft bovendien eerder goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan Oostvlietpolder uit 2004 omdat daarin versmallingen van de EHS waren opgenomen, aldus VV Oostvlietpolder. Zij wijst daarnaast op het onderzoek "Natuurdoelen Oostvlietpolder" van Arcadis Heidemij uit maart 1998 waarin een evz met een breedte van ten

minste 100 m noodzakelijk wordt geacht om de natuurfunctie en de recreatieve functie tot zijn recht te laten komen. Ook wijst zij op een deskundigenbericht van de Stichting advisering bestuursrechtspraak van 9 oktober 2007 waarin gesteld wordt dat uit onderzoeken zoals het rapport "Groene connecties" blijkt dat een breedte van 50 m geschikt is voor een evz.

71.1. De evz Oostvlietpolder wordt drie keer geraakt door het PIP.

De verbrede Europaweg raakt het noorden van de evz. De nieuwe hoofdwatgang raakt het centrale deel van de evz en de nieuwe tunnelbak en het knooppunt Hofvliet doorsnijden de bestaande watgang in het zuiden van de evz.

In de huidige situatie is deze evz nog niet gerealiseerd; de Oostvlietpolder is voornamelijk in gebruik als productiegroenland.

In de toelichting op het PIP en in het bij het PIP behorende Mitigatie- en compensatieplan PIP staat dat de wezenlijke kenmerken en waarden die door de in het PIP voorziene weg geschaad worden betrekking hebben op het functioneren van deze evz als "natte moeraszone". Doelsoorten zijn hier vissen, amfibieën, libellen en waterspitsmuisen. Als maatregelen om aantasting te voorkomen worden in het zuiden van de Oostvlietpolder watgangen omgelegd met natuurvriendelijke oevers en wordt een nieuwe verbrede en verlengde ecoduike onder de Europaweg aangelegd. De beoogde vormgeving van de nieuw aan te leggen natte moeraszones bestaat uit aaneengesloten moerasverbindingen. Deze hebben een oever met een goed ontwikkelde, kruidrijke moerasvegetatie met rietland en wilgenbosjes, aldus het Mitigatie- en compensatieplan PIP.

71.2. Niet in geschil is dat binnen de Oostvlietpolder geen gerealiseerde EHS aanwezig is. Het geschil betreft - nog te realiseren - evz. De te beschermen waarden binnen de evz worden door appellanten evenmin betwist.

Het beroep van appellanten op eerdere plannen of StAB-adviezen waar een bredere evz werd vereist, slaagt naar het oordeel van de Afdeling niet. De Afdeling heeft immers moeten vaststellen dat deze rapporten niet op dit deel van de Oostvlietpolder zagen en ook niet op doelsoorten waarvoor de hier aan de orde zijnde evz is vastgesteld.

Het betoog slaagt niet.

- ecologische verbindingzones knooppunt Ommedijk en Papenwegse polder

72. Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat de opgave tot realisatie van een evz in de Papenwegse polder wordt doorkruist. Zij betogen dat de faunapassage niet geschikt is voor reeën en verwijzen daartoe naar onderzoek van Alterra uit 2006 ten behoeve van de verbindingzone Wassenaar. BV Zuiderzeehelden en BV Wedde komen in het bijzonder op voor de bescherming van de Papenwegse en Zuidwijkse polder. Door de weg tussen de A4 en de A44 en het knooppunt Ommedijk is volgens hen een betekenisvolle evz tussen het duingebied en het Groene Hart niet langer mogelijk.

72.1. Ingevolge artikel 10, derde lid, in samenhang met tabel 10.1 van het TB A44 worden locatiespecifieke maatregelen met betrekking tot de EHS nabij het knooppunt Ommedijk getroffen. Ten eerste wordt ter voorkoming van de barrièrewerking een (fiets-)ecoduct en ecopassage onder de A44 en over verbindingsweg naar de N434 aangelegd. Ten tweede wordt ter voorkoming van lichthinder bij het knooppunt Ommedijk lichtafschermende vegetatie geplaatst.

72.2. Vast staat dat de realisatie van het TB A44 als gevolg van de aanleg van het knooppunt Ommedijk kan leiden tot negatieve effecten op de realisatie van de evz omdat de gronden voor de te realiseren evz worden doorkruist. Niet is echter in geschil dat het gebied waarin de aanleg van de evz wordt voorzien in de huidige situatie wordt doorkruist door de A44. Door de barrièrevorming van de huidige infrastructuur is thans geen verbinding voor alle doelsoorten beschikbaar.

Het onderzoek van Alterra uit 2006 waarnaar appellanten verwijzen zag op een faunapassage geschikt voor reeën waarvoor een bredere en hogere faunapassage werd vereist. Hun beroep op dit onderzoek slaagt reeds niet omdat dit onderzoek niet zag op doelsoorten die voor de hier aan de orde zijnde evz gelden.

[appellant sub 2]anten hebben voor het overige geen concrete bezwaren tegen de in het TB A44 voorzien maatregelen voor de aanleg van de evz aangevoerd.

De betogen falen.

D.11.3 STRUCTUURVISIE "VISIE RUIMTE EN MOBILITEIT"

73. BV Charlotte Köhlerpad, BV Het Wedde, [appellant sub 9], het college van Leidschendam-Voorburg, Milieudefensie, [appellanten sub 26], Stichting Behoud Rijnland, OGLV, VVE Lotte Beesestraat en Wijkraad Stevenshof betogen dat volgens de structuurvisie "Visie Ruimte en Mobiliteit" van provinciale staten (hierna: de Visie) had moeten worden voorkomen dat de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder worden aangetast. Daartoe voeren zij aan dat niet is voldaan aan de vereisten voor gebieden met beschermingscategorie 1. Daaruit vloeit volgens deze appellanten voort dat het in stand houden van de waarden van deze kwetsbare gebieden voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen en het vereiste dat ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk zijn voor zover deze bijdragen aan de kwaliteit van het gebied. De RijnlandRoute is volgens hen een grootschalige gebiedsvreemde aantasting van het gebied die niet binnen dit beleid past. Het enkel nemen van compenserende en mitigerende maatregelen achten deze appellanten niet toereikend om aan de Visie te voldoen.

73.1. Provinciale staten zijn gebonden aan hun eigen beleid in de Visie. Uit de onderbouwing van het TB A4 en het TB A44 blijkt dat de minister wat betreft de bescherming van het landschap en weidevogelgebieden het beleid van provinciale staten heeft willen volgen. Dit komt onder meer tot uitdrukking in de Inpassingsvisie en het Landschapsplan en het Mitigatie- en compensatieplan TB's die als bijlagen bij de TB A4 en TB A44 zijn gevoegd. De Afdeling komt derhalve toe aan een inhoudelijke beoordeling van de beroepsgrond dat de tracébesluiten en het PIP niet in overeenstemming zijn met het in de Visie neergelegde provinciale beleid.

73.2. Het betoog dat de aanleg van de verbindingsweg door de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder in strijd is met de Visie faalt. In paragraaf 2.2.2 van de Visie wordt de RijnlandRoute genoemd in het kader van de complementering en betere benutting van het mobiliteitsnetwerk als onderdeel van het tussen Rijk, provincie en regio afgesproken Prioritair Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. De RijnlandRoute is in de Visie op kaart 20, Laag van stedelijke occupatie, opgenomen als "maatregel wegennetwerk" en tevens als "ruimtelijke reservering - wegennet". Nu moet worden vastgesteld dat de RijnlandRoute onderdeel uitmaakt van het in de Visie neergelegde provinciale beleid is van strijd met deze Visie reeds daarom geen sprake.

D.11.4 OVERIG RUIMTELIJK BELEID

74. BV Het Wedde, Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat de RijnlandRoute het strandwallenlandschap in de Papenwegse polder tussen Den Haag en Leiden onaanvaardbaar doorkruist. Dit landschap maakt deel uit van het gebiedsprofiel "Duin, Horst en Weide" dat tevens is opgenomen in de Rijksnota Belvedere en is ook aangewezen als beschermd dorpsgezicht, aldus Stichting Behoud Rijnland en OGLV.

74.1. Op de Papenwegse polder is het gebiedsprofiel "Duin, Horst en Weide" van toepassing. De Papenwegse polder maakt tevens onderdeel uit van het Belvederegebied Den Haag - Wassenaar. De Oostvlietpolder ligt buiten deze gebieden.

74.2. Provinciale staten dienen rekening te houden met het gebiedsprofiel "Duin, Horst en Weide". De Afdeling stelt vast dat in de Inpassingsvisie de uitgangspunten van het gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide staan vermeld. In de Inpassingsvisie en het Landschapsplan is daar rekening mee gehouden. Bovendien is de RijnlandRoute in het gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide expliciet vermeld. Gelet hierop ziet de Afdeling niet dat het plan in strijd is met dit gebiedsprofiel.

Uit de Nota Belvedere blijkt dat deze niet verplicht tot een restrictief beleid voor de aangewezen gebieden. De aanwijzing leidt er dus niet toe dat geen enkele ontwikkeling in de gebieden mogelijk is. Wel dient rekening te worden gehouden met de cultuurhistorische waarden van het gebied. In de Inpassingsvisie en het Landschapsplan zijn de karakteristieken van het plangebied en de omgeving beschreven en zijn in aansluiting daarop uitgangspunten voor de inpassing opgesteld. De in de Nota Belvedere genoemde eigenschappen van het gebied zijn daarbij betrokken. Op grond daarvan is onder andere gekozen voor een verdiepte ligging en een aquaduct om de landschappelijke structuur zo min mogelijk aan te tasten en de veenwatering in stand te houden. Ook is het agrarische karakter zo veel mogelijk in stand gehouden. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat voldoende rekening is gehouden met de nota Belvedere.

Het betoog dat het gebied is aangewezen als beschermd dorpsgezicht is door Stichting Behoud Rijnland niet gespecificeerd. Derhalve is niet duidelijk welk dorpsgezicht wordt bedoeld en op welke wijze dit zou worden aangetast. Reeds daarom faalt dit betoog.

75. Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat het PIP en de TB A44 en TB A4 haaks staan op de uitgangspunten van het Landschapsontwikkelingsplan "Duin, Horst en Weide" (hierna: LOP) dat door de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg is vastgesteld. Voorts betogen zij dat de Oostvlietpolder door de raad van de gemeente Leiden als essentiële schakel tussen de open landschappen in het Groene Hart en het Duin, Horst en Weidegebied is aangemerkt.

75.1. De Afdeling stelt vast dat verweerders niet gebonden zijn aan het LOP. Het LOP is immers opgesteld door een samenwerkingsverband van de gemeenten Voorschoten, Wassenaar en Leidschendam-Voorburg, waarbij verweerders geen partij zijn. Verweerders zijn evenmin gebonden aan het beleid van het college of de raad van de gemeente Leiden. De betogen van Stichting Behoud Rijnland en OGLV falen reeds daarom.

76. RCV en VV Oostvlietpolder betogen dat het in het TB A4 voorziene knooppunt Hofvliet in strijd is met het door de minister vastgestelde beleid ter zake van snelwegpanorama's omdat het zicht vanaf de weg op de Oostvlietpolder en de Westeindse polder wordt aangetast door de hoogte van de bogen en het viaduct.

76.1. In bijlage 2 bij de structuurvisie Infrastructuur en ruimte, die gold ten tijde van het vaststellen van TB A4, is het behoud van snelwegpanorama's niet langer als beleidsdoel opgenomen. Reeds omdat het behoud van snelwegpanorama's ten tijde van het nemen van het bestreden besluit geen onderdeel meer uitmaakte van het beleid van de minister, faalt het betoog.

D.11.5 FLORA- EN FAUNAWET

D.11.5.1 Strijd met internationaalrechtelijke normen

77. Stichting Behoud Rijnland en OGLV voeren aan dat het PIP en de tracébesluiten in strijd zijn met richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (hierna: de Habitatrichtlijn) en de richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (hierna: de Vogelrichtlijn). Ter zitting hebben deze appellanten toegelicht dat in hun visie onvoldoende rekening wordt gehouden met de effecten op algemene broedvogels, weidevogels en trekvogels buiten de Natura 2000-gebieden. Zij stellen dat de vogels bescherming verdienen, welke bescherming voortvloeit uit artikel 4, lid 4, van de Vogelrichtlijn.

77.1. De Afdeling stelt vast dat, anders dan appellanten kennelijk menen, artikel 4, lid 4, van de Vogelrichtlijn niet strekt tot bescherming van vogels buiten Natura 2000-gebieden; dit artikellid ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden tegen effecten veroorzaakt door activiteiten buiten deze gebieden. De soortenbescherming buiten Natura 2000-gebieden, waarop de Stichting Behoud Rijnland en OGLV kennelijk het oog hebben, vloeit voort uit de artikelen 5 en 9 van de Vogelrichtlijn. Deze artikelen zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde regelgeving.

77.2. Artikel 12, eerste lid, van de Habitatrichtlijn bepaalt dat de lidstaten de nodige maatregelen treffen voor de instelling van een systeem van strikte bescherming van de in bijlage IV, letter a), vermelde diersoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied, waarbij een verbod wordt ingesteld op:

- a) het opzettelijk vangen of doden van in het wild levende specimen van die soorten;
- b) het opzettelijk verstoren van die soorten, vooral tijdens de perioden van voortplanting, afhankelijkheid van de jongen, overwintering en trek;
- c) het opzettelijk vernielen of rapen van eieren in de natuur;
- d) de beschadiging of de vernieling van de voortplantings- of rustplaatsen.

Artikel 16, eerste lid, van de Habitatrichtlijn bepaalt dat wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat en op voorwaarde dat de afwijking geen afbreuk doet aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan, de lidstaten onder de daar genoemde voorwaarden mogen afwijken van artikel 12.

77.3. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 31 oktober 2012 (201201588/1/R4) bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de nationale regelgeving voor soortenbescherming in artikel 10, 11 en 75 van de Flora en faunawet (hierna: Ffw) zich niet verdraagt met de artikelen 12 en 16 van de Habitatrichtlijn. Daarbij heeft de Afdeling in aanmerking genomen dat in het kader van het plan een toets naar de uitvoerbaarheid wordt gedaan, waarbij ook het regime van de Ffw wordt betrokken. Hiermee is naar het oordeel van de Afdeling een effectieve toepassing van de in de Habitatrichtlijn bedoelde soortenbescherming gewaarborgd. Stichting Behoud Rijnland heeft voorts niet met concrete gegevens aannemelijk gemaakt dat het met de Habitatrichtlijn beoogde resultaat niet wordt bereikt.

77.4. Ingevolge artikel 5, aanhef en onder a, van de Vogelrichtlijn nemen de lidstaten onverminderd artikel 9 de nodige maatregelen voor de invoering van een algemene regeling voor de bescherming van alle in artikel 1 bedoelde vogelsoorten. Deze maatregelen omvatten onder andere:

- b) een verbod om opzettelijk hun nesten en eieren te vernielen of te beschadigen of hun nesten weg te nemen;
- d) een verbod om deze vogels, met name gedurende de broedperiode, opzettelijk te storen, voor zover een dergelijke storing, gelet op de doelstellingen van deze richtlijn, van wezenlijke invloed is

Ingevolge artikel 9, eerste lid, aanhef en onder a, mogen de lidstaten, indien er geen andere bevredigende oplossing bestaat, om onderstaande redenen afwijken van artikel 5:

- in het belang van de volksgezondheid en openbare veiligheid;
- in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
- ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij en wateren;
- ter bescherming van flora en fauna.

Dit artikel is onder andere in artikel 10, artikel 11 en artikel 75 van de Ffw geïmplementeerd. Stichting Behoud Rijnland en OGLV hebben niet gemotiveerd waarom deze bescherming niet in overeenstemming zou zijn met de Vogelrichtlijn. De betogen falen in zoverre. Gelet hierop behoeft het betoog van verweerders dat artikel 8:69a van de Awb in de weg staat aan de vernietiging van de besluiten geen bespreking meer.

De betogen dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het PIP en de tracébesluiten in de weg staat, wordt onder 79 en verder behandeld.

78. Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat het Verdrag inzake het behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijke leefmilieu in Europa van 19 september 1979 (hierna: Verdrag van Bern), het verdrag inzake de bescherming van trekkende wilde diersoorten van 23 juni 1979 (hierna: Verdrag van Bonn) en het Biodiversiteitsverdrag (1992) concrete wettelijke verplichtingen aan de partijstaten bevat om levensvatbare populaties van soorten in hun natuurlijke omgeving in stand te houden dan wel te herstellen op niveaus die beantwoorden aan ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen, ook wanneer dat betekent dat economische belangen daarvoor moeten wijken.

78.1. Zowel Nederland als de Europese Unie zijn partij bij het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn.

Aan het Verdrag van Bern is door de Europese Unie uitvoering gegeven door middel van de Habitatrictlijn en de Vogelrichtlijn. Nederland heeft de Habitatrictlijn en de Vogelrichtlijn wat de soortenbescherming betreft, geïmplementeerd in de Ffw. Zoals hiervoor is overwogen ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Behoud Rijnland betoogt geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de genoemde richtlijnen niet correct zijn geïmplementeerd in de Ffw. Of de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het PIP en de tracébesluiten in de weg staat, wordt onder 79 en verder behandeld.

78.2. In artikel IV van het verdrag van Bonn staat dat de partijen erkennen dat het van belang is dat trekkende soorten worden behouden en dat de staten die deel uitmaken van het verspreidingsgebied, telkens wanneer dit mogelijk en wenselijk is, overeenstemming bereiken over de daartoe te nemen maatregelen, waarbij zij bijzondere aandacht dienen te besteden aan die trekkende soorten waarvan de mate en de aard van de bescherming niet-gunstig is en waarbij ieder afzonderlijk of in onderlinge samenwerking de passende en noodzakelijke maatregelen dient te nemen voor het behoud van deze soorten en hun leefgebieden. Stichting Behoud Rijnland beroept zich op het op grond van dit artikel gesloten verdrag, de African-Eurasian Waterbird Agreement (hierna: de AEWA) waarin afspraken zijn gemaakt voor de Grutto. In dat kader is een Internationaal Actieplan voor de Grutto vastgesteld waaraan Nederland gebonden is, aldus Stichting Behoud Rijnland. In het Actieplan voor de Grutto van de AEWA staat dat de partijstaten moeten voorkomen dat verder verlies van kerngebieden voor het broeden optreedt door verstedelijking, infrastructuur en verlies van openheid en dat daartoe regelgeving dient te worden opgesteld.

78.3. Wat betreft de bescherming van vogelsoorten tegen de effecten van de besluiten overweegt de Afdeling dat blijkens artikel 4, eerste lid, onder b, van de Ffw alle van nature op het Europese grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie voorkomende soorten vogels bescherming genieten krachtens de Ffw.

De Afdeling ziet in hetgeen Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen geen aanleiding voor het oordeel dat de Ffw onvoldoende bescherming biedt om te bewerkstelligen dat levensvatbare populaties van de in het plangebied en het tracégebied voorkomende vogelsoorten worden behouden en dat verlies van de oppervlakte van het kerngebied wordt tegengegaan.

Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Behoud Rijnland en OGLV hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de bescherming op grond van het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn, voor zover daar al rechtstreekse werking zou toekomen, verder strekt dan de bescherming op grond van de Ffw. De betogen falen in zoverre.

Voor zover Stichting Behoud Rijnland en OGLV betogen dat het PIP en de tracébesluiten in strijd zijn met het Biodiversiteitsverdrag, overweegt de Afdeling, dat, daargelaten of een rechtstreeks beroep op dit verdrag kan worden gedaan, aan deze betogen reeds voorbij moet worden gegaan omdat Stichting Behoud Rijnland en OGLV deze betogen niet nader hebben onderbouwd.

In het navolgende worden de betogen dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het PIP en de tracébesluiten in de weg staat, behandeld.

D.11.5.2 Toepassing Ffw

- toetsingskader

79. De vragen of voor de uitvoering van het PIP of de tracébesluiten een vrijstelling geldt dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag de besluiten niet heeft kunnen vaststellen, indien en voor zover het op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de besluiten in de weg staat.

Of de maatregelen die dienen ter voorkoming van overtreding van de Ffw uitvoerbaar zijn, dan wel zelf in strijd zijn met de Ffw komt in beginsel ook pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Ook dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag de besluiten niet heeft kunnen vaststellen, indien en voor zover het op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat deze maatregelen niet uitvoerbaar zijn en dat dat er toe leidt dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de besluiten in de weg staat.

- onderzoek

80. Stichting Behoud Rijnland en OGLV voeren aan dat de ten behoeve van het PIP, het TB A44 en het TB A4 opgestelde rapporten Natuur-Veldinventarisaties, bijlage 7 bij de toelichting op het PIP, en de Natuurtoets PIP en tracébesluiten gebrekkig zijn. Het rapport Veldinventarisaties RijnlandRoute 2014 bevat volgens hen tegenstrijdigheden over het voorkomen van beschermde vaatplanten. Daartoe wijzen zij erop dat op p. 32 van dat rapport wordt gesteld dat beschermde vaatplanten in het plangebied niet voorkomen terwijl op p. 69 staat dat de soorten zwanebloem en smalle weegbree in het plangebied wel voorkomen.

80.1. Provinciale staten en de minister stellen dat onder andere door veldinventarisaties voldoende informatie is verzameld. In het gebied zijn alleen de vaatplanten zwanebloem en de smalle waterweegbree aangetroffen, waarvoor de algemene vrijstelling geldt. Dit is tot uitdrukking gebracht in de constatering op p. 32 van de veldinventarisatie dat er geen (strikt) beschermde vaatplanten voorkomen. De veldinventarisatie van september 2014 is op dat punt niet tegenstrijdig, aldus provinciale staten en de minister.

80.2. De Afdeling ziet in hetgeen Stichting behoud Rijnland en OGLV naar voren hebben gebracht geen aanleiding te twijfelen aan de juistheid van evenvermelde uitleg van het rapport. De betogen van Stichting Behoud Rijnland en OGLV berusten in zoverre dan ook op een verkeerde lezing van de Veldinventarisatie. Deze betogen falen.

81. Stichting Behoud Rijnland en OGLV stellen voorts dat veel aanwezige dier- en plantensoorten, die op grond van de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn of de Ffw beschermd zijn, niet genoemd worden. Grondgebonden zoogdieren zijn geheel niet genoemd terwijl in ieder geval de soorten bosmuis, eekhoorn, egel, haas, hermelijn, konijn, ree, veldmuis en vos in het gebied voorkomen.

Volgens deze appellanten is bovendien ten onrechte alleen gekeken naar de jaarrond beschermde nesten en zijn de broedvogelsoorten groene specht, boomvalk, grutto, huiszwaluw, ijsvogel, nachtegaal, ransuil, ringmus, slobbeend, spotvogel, tureluur, wintertaling, visdief en zomertaling niet of onvoldoende in de beschouwingen betrokken. Ook vinden zij onvoldoende in aanmerking genomen het belang van de polders voor vele soorten trekvogels, zoals de soorten grote zilverreiger, kleine zilverreiger, purperreiger, ooievaar, lepelaar, kolgans, brandgans, kleine zwaan, slechtvalk en bruine kiekendief. Het realiseren van de RijnlandRoute leidt tot vernietiging van de habitat van deze vogels en tot verstoring en doet daarmee af aan de gunstige staat van instandhouding, aldus Stichting Behoud Rijnland en OGLV.

VV Oostvlietpolder betoogt dat de in het PIP en het tracébesluit A4 voorziene tunnel van de RijnlandRoute en de bijbehorende viaducten, de opgeschoven A4 en de aangepaste Hofvlietweg - zowel tijdens de aanleg als daarna - zorgen voor het vernietigen van het broed- en foerageergebied van verschillende soorten beschermde weidevogels in de Oostvlietpolder. Dat, zoals de minister in reactie op de zienswijzen heeft gesteld, op het weidevogelgebied geen extra bescherming rust, doet volgens VV Oostvlietpolder niet ter zake omdat het gaat om de bescherming van de weidevogels zelf.

81.1. De Afdeling is van oordeel dat verweerders zich terecht op het standpunt hebben gesteld dat geen onderzoek nodig is naar de soorten zoogdieren waarvoor een vrijstelling geldt. Dit betreft de soorten egel, haas, hermelijn, konijn, ree, veldmuis en vos. Dit zijn geen strikt beschermde soorten, maar soorten waarvoor een algemene

vrijstelling geldt ingevolge artikel 16b, eerste lid, in samenhang met het tweede lid onder a, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. Anders dan appellanten stellen is de eekhoorn blijkens p. 41 van de Natuurtoets PIP en TB's wel meegenomen in het onderzoek. In de Natuurtoets PIP en TB's is ook onderzoek gedaan naar algemene broedvogels. Op p. 49 van de Natuurtoets PIP en TB's staat dat uitvoering van de werkzaamheden tijdens het broedseizoen leidt tot verstoring van broedende vogels. Door de werkzaamheden buiten deze periode uit te voeren en/of te starten en aaneengesloten uit te voeren, wordt verstoring van broedende vogels voorkomen, aldus de Natuurtoets PIP en TB's. Onderzocht is of het verbod tot het beschadigen, vernielen, uithalen, wegnemen of verstoren van nesten wordt overtreden. Voor trekvogels is dit - zo hebben verweerders toegelicht - niet relevant omdat ten aanzien van deze soorten geen overtreding plaatsvindt van de artikelen uit de Ffw. Verweerders hebben zich op het standpunt kunnen stellen dat overtreding van de Ffw voor trekvogels niet aannemelijk is. De bescherming van de functionele leefomgeving van de weidevogels wordt gerealiseerd door middel van de bescherming van de weidevogelgebieden.

De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de besluiten in de weg staat.

De betogen falen.

- mitigatiemaatregelen

82. Stichting Behoud Rijnland en OGLV achten de voorgestelde mitigatie- en compensatiemaatregelen in strijd met de Ffw. Maatregelen als het verwijderen van bomen en struiken voor aanvang van het broedseizoen en het voorkomen van broedplaatsen voor weidevogels door omploegen van de grond, betreden en afdekken met folie zijn volgens Stichting Behoud Rijnland en OGLV in strijd met de algemene zorgplicht van artikel 2 en het verbod op het verstoren van nesten van artikel 11 van de Ffw.

82.1. In paragraaf 3.1.2 van het Mitigatie- en compensatieplan PIP staan de door Stichting Behoud Rijnland genoemde maatregelen vermeld als voorafgaand aan het broedseizoen te nemen maatregelen waarmee het mogelijk gemaakt wordt om ook in het broedseizoen te werken. In diezelfde paragraaf wordt geadviseerd om de werkzaamheden voorafgaand aan het broedseizoen te starten of geheel buiten het broedseizoen uit te voeren. De Afdeling stelt vast dat het hier gaat om maatregelen buiten het broedseizoen, op het moment dat nog geen nesten aanwezig zijn, waarmee wordt bewerkstelligd dat locaties voor mogelijke broedplaatsen daarvoor ongeschikt worden. Strijd met de artikelen 2 of 11 van de Ffw is dan ook niet aan de orde.

De betogen falen derhalve.

- vleermuizen Oostvlietpolder

83. VV Oostvlietpolder betoogt dat het leefgebied, het foerageergebied en de vliegroutes van vleermuizen worden aangetast door het TB A4 en het PIP. Het omleggen van de bestaande watergang bij de Hofvlietweg biedt geen compensatie voor de aantasting nu deze watergang ingeklemd ligt tussen de Hofvlietweg, de tunnelmond en de bebouwing langs de Vlietweg. De watergang ligt daarnaast direct naast de Hofvlietweg en het fietspad die een bocht van 180 graden maakt over de tunnelmond. Deze bocht zal goed verlicht moeten worden, hetgeen een verstoring van de vliegroute betekent. Derhalve kan de omgelegde watergang niet als alternatief voor de verstoorde vliegroute dienen, aldus VV Oostvlietpolder.

83.1. In het Mitigatie- en compensatieplan PIP is beschreven welke maatregelen worden genomen ter compensatie van de aantasting van vliegroutes van vleermuizen. In de Inpassingsvisie, Landschapsplan staat dat in de Oostvlietpolder vleermuisvriendelijke verlichting zal worden gebruikt en langs de Hofvlietweg hakstruweel ten behoeve van de vliegroutes wordt geplaatst. In paragraaf 3.4.3 en verder van het Mitigatie- en compensatieplan PIP zijn de knelpunten voor vliegroutes in onder andere de Oostvlietpolder omschreven en zijn de maatregelen uiteengezet om deze te mitigeren of compenseren.

Met het plaatsen van vraagtekens bij de effectiviteit van de betrokken maatregelen heeft VV Oostvlietpolder naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat deze maatregelen niet toereikend zijn. Gelet daarop ziet de Afdeling in hetgeen VV Oostvlietpolder heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ffw in zoverre aan de uitvoerbaarheid van de besluiten in de weg staat.

Het betoog faalt.

- buizerd Papenwegse polder

84. BV Gerda Brautigamsingel betoogt dat provinciale staten in de Nota van antwoord ten onrechte stellen dat het bosje aan de Nieuwe Weg met een jaarrond beschermd nest van een buizerd niet wordt gekapt. Uit de verbeelding blijkt volgens haar dat de verdiepte ligging het bosje doorkruist.

84.1. In de Natuurtoets PIP en TB's staat op p. 46 dat de verblijfplaats van de buizerd in de bosschage in de Papenwegse polder nabij Nieuwe Weg 5 wordt aangetast. Opgemerkt wordt eveneens dat hiervoor een ontheffing van de Ffw wordt aangevraagd.

In paragraaf 6.9.2 van de toelichting op het PIP staat dat voor de buizerd in het Mitigatie- en compensatieplan PIP maatregelen zijn beschreven. Deze worden opgenomen in het Voorlopig Ontwerp en als randvoorwaarde meegegeven aan de opdrachtnemer die de RijnlandRoute gaat realiseren.

In paragraaf 3.3. van het Mitigatie- en compensatieplan staat dat voldoende geschikt habitat aanwezig is in de directe omgeving (open gebied in een rustige bomenrijke omgeving met een groot genoeg jachtgebied) en dat er voldoende lege nesten (zeven nesten) zijn in de omgeving (300 tot 1500 m) die als alternatieve nestlocatie kunnen dienen, zodat de handeling geen wezenlijke invloed heeft. Zowel de regionale als de landelijke populatie wordt niet aangetast. Voorts wordt een werkwijze bij de uitvoering omschreven om negatieve effecten te voorkomen.

84.2. BV Gerda Brautigamsingel heeft niet aannemelijk gemaakt dat de in paragraaf 3.3. van het Mitigatie- en compensatieplan PIP vermelde maatregelen niet toereikend zijn om te kunnen voldoen aan de eisen uit artikel 75 van de Ffw in samenhang met artikel 2, derde lid, en artikel 2d van het Besluit vrijstelling beschermde diersoorten. De Afdeling ziet in hetgeen BV Gerda Brautigamsingel heeft aangevoerd dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de besluiten in de weg staat omdat geen ontheffing voor de buizerd kan worden verkregen.

Het betoog faalt.

D.11.6 BOMEN EUROPAWEG

85. [appellant sub 37] stelt dat de aanleg van de verbrede N206/Europaweg tussen de A4 en de Lammebrug ten koste gaat van de groenstroken en betwijfelt of er wel voldoende compensatie geboden wordt en of er niet een herplantplicht voor de bomen geldt.

85.1. De vraag of voor de uitvoering van het PIP een vergunning nodig is voor het kappen van bomen en of compensatie voor die kap vereist is, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure over de vergunning voor die kap. Dat doet er niet aan af dat provinciale staten het PIP niet hebben kunnen vaststellen, indien en voor zover zij op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de voor deze werkzaamheden toepasselijke wet- en regelgeving aan de uitvoerbaarheid van het PIP in de weg staat.

85.2. Voor de kap van bomen langs de Europaweg tussen de A4 en de Lammebrug is de Bomenverordening 2012 van Leiden van toepassing. Op de Groene Kaart behorende bij de Bomenverordening 2012 is de Europaweg tussen de A4 en de Lammebrug aangeduid als boomstructuur.

85.3. In het Landschapsplan is de omgeving van de Europaweg omschreven en afgebeeld. Langs de Europaweg zijn groenstroken met bomenrijen afgebeeld. Provinciale staten hebben toegelicht dat dit nader wordt uitgewerkt in het "Esthetisch programma van eisen". In het Mitigatie- en compensatieplan PIP staat dat herplant van de

houtopstanden zoveel mogelijk plaatsvindt op dezelfde locatie dan wel in de directe nabijheid van de weg; indien herplant daar niet mogelijk is, wordt in overleg met de betrokken gemeenten gezocht naar alternatieve locaties buiten de plangrens van het PIP. Ter zitting hebben provinciale staten toegelicht dat op grond van de Bomenverordening van Leiden bij de vergunning voor het kappen van bomen nabij de Europaweg een herplantplicht wordt opgelegd in de vergunningsvoorschriften.

85.4. In hetgeen [appellant sub 37] naar voren heeft gebracht, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor twijfel aan de juistheid van hetgeen hiervoor is weergegeven. Naar het oordeel van de Afdeling bestaat dan ook geen grond voor de conclusie dat verweerders op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de kap van bomen niet mogelijk is en aan de uitvoerbaarheid van het PIP in de weg staat.

D.11.7 ARTIKEL 8:69A AWB EN NATUUR & LANDSCHAP

86. Gelet op hetgeen de Afdeling hiervoor heeft overwogen over Natura-2000 gebieden, de evz Knooppunt Ommedijk, de evz Oostvlietpolder, strijd met internationaalrechtelijke normen en de Ffw zal buiten bespreking blijven of, zoals verweerders hebben gesteld, artikel 8:69a van de Awb ten aanzien van een of meer appellanten in de weg staat aan vernietiging van de bestreden besluiten.

D.12 CULTUURHISTORISCHE EN ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

D.12.1 ZICHTLIJNEN LANDGOED BERBICE

87. Park Allemansgeest betoogt dat geen rekening is gehouden met de zichtlijnen van het landgoed Berbice die over haar gronden lopen.

87.1. Het PIP voorziet in een boortunnel op een diepte van circa NAP -27 meter onder landgoed Berbice en de percelen van Park Allemansgeest. Het PIP is dan ook niet strijdig met de uitspraak van de Afdeling (zaaknr. [200705751/1](#)), die door Park Allemansgeest is aangehaald, aldus provinciale staten, nu daarin een wegvlak werd vernietigd omdat die de zichtas van landgoed Berbice kruiste, hetgeen in het PIP niet het geval is.

87.2. Gelet op het feit dat de tunnel ter plaatse onder de grond doorgaat slaagt het betoog ten aanzien van de zichtlijnen van het landgoed Berbice niet.

D.12.2 ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

88. RCV betoogt dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het PIP voor de archeologische waarden in en om Vlietland.

Park Allemansgeest betoogt dat onvoldoende rekening is gehouden met de archeologische waarde van de gronden ter hoogte van de Leidseweg en de Voorschoterweg waar het PIP voorziet in een tunnel. Voorts is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van de Limes-zone met een hoge archeologische waarde.

88.1. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

88.2. Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, p. 18-20) heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

88.3. Wat betreft de archeologische waarden geldt het volgende. Artikel 38a van de Monumentenwet 1988, dat voor vaststelling van het tracébesluit en het PIP als uitgangspunt is genomen, strekt kennelijk niet tot bescherming van de belangen waarvoor RCV, die opkomt voor haar bedrijfsbelang, bescherming zoekt en evenmin kennelijk tot bescherming van de belangen van Park Allemansgeest die opkomt voor haar ontwikkelingsmogelijkheden voor

woningbouw. Hun betogen over de (on)deugdelijkheid van het aan het tracébesluit ten grondslag gelegd onderzoek naar archeologische monumenten en de mogelijke aantasting daarvan kunnen op grond van artikel 8:69a van de Awb niet leiden tot vernietiging van het besluit.

D.12.3 MOLENBIOTOOP MOLEN "ZELDEN VAN PASSE".

89. VV Oostvlietpolder betoogt dat de molenbiotoop van de molen "Zelden van Passe" wordt aangetast door het in het tracébesluit voorziene viaduct bij knooppunt Hofvliet en dat de maatregelen ter compensatie niet voldoen.

89.1. Het doel van de VV Oostvlietpolder is het behoud van het bestaande, natuurlijke en oorspronkelijke karakter van de Oostvlietpolder (gemeente Leiden), met daarin de unieke combinatie van volkstuinen en open agrarisch polderlandschap, één en ander in de meest ruime zin des woords.

89.2. De molen staat ten oosten van de A4 in de Westeindse polder. De Oostvlietpolder ligt aan de westzijde van de A4.

Het doel van de stichting ziet op de bescherming van de Oostvlietpolder. De molenbiotoop strekt tot bescherming van de windvang van de molen. Omdat de molen in de Westeindse polder staat en niet is gebleken dat VV Oostvlietpolder rechten heeft met betrekking tot deze molen, moet worden geconcludeerd dat de normen ter bescherming van de molen kennelijk niet strekken ter bescherming van de belangen van VV Oostvlietpolder. Het betoog kan op grond van artikel 8:69a van de Awb niet leiden tot vernietiging van het besluit.

D.13 ARTIKEL 14 VAN DE PLANREGELS

90. [appellanten sub 20] stellen, onder verwijzing naar de flexibiliteitsbepaling in artikel 14.4 van de planregels, dat het college de mogelijkheid heeft de wegas met 2 m naar beide zijden te verschuiven en de tunnel te verlengen. Zij voeren in dat verband aan dat de formulering van deze regeling onduidelijk is en derhalve in strijd is met de rechtszekerheid.

90.1. Ingevolge artikel 14.1, aanhef en onder a, onder 2, van de planregels, zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor het wegverkeer, waarbij de wegas van de RijnlandRoute uitsluitend mag worden gesitueerd ter plaatse van de figuur 'as van de weg';

Ingevolge artikel 14.4, eerste lid, kan het college van gedeputeerde staten bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sub a, onder 2, en toestaan dat de wegas maximaal 2 m naar beide zijden verschoven mag worden, onder de voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder of ander relevante wetgeving.

90.2. Gelet op artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wro, biedt de wet de mogelijkheid om met een omgevingsvergunning van de in een inpassingsplan vervatte regels af te wijken.

De stelling van [appellanten sub 20] dat artikel 14, eerste lid, van de planregels in strijd is met de rechtszekerheid volgt de Afdeling niet. Aan toepassing van die bepaling is de voorwaarde gesteld dat het afwijken en toestaan dat de wegas maximaal 2 m naar beide zijden verschoven mag worden, alleen mogelijk is als uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving. Tegen de omgevingsvergunning die met toepassing van dit artikel kan worden verleend, kan bezwaar worden gemaakt en beroep worden ingesteld. Het aangevoerde geeft naar het oordeel van de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de bepaling met het opnemen van deze voorwaarde onvoldoende objectief of te ruim is begrensd. Strijd met de rechtszekerheid acht de Afdeling in zoverre dan ook niet aanwezig.

90.3. Ingevolge artikel 14.1, aanhef en onder a, onder 5, dient ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' een verkeerstunnel te worden gerealiseerd, met maximaal 2x2 rijstroken, waaronder mede wordt begrepen (al dan niet ondergrondse) tunnelopritten, met bijbehorende al dan niet beneden peil gelegen, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals toegangspoorten en ontluchtingsmiddelen.

Ingevolge artikel 14.1, aanhef en onder r, zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw' bestemd voor een dienstengebouw voor de tunnel met bijbehorende voorzieningen; onder s staat dat de gronden mede bestemd zijn voor bouwwerken ten behoeve van vlucht- en calamiteitsvoorzieningen.

Ingevolge artikel 14.4, tweede lid, kan het college van gedeputeerde staten bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 14.1, aanhef en onder r en s, en toestaan dat de tunnel wordt verlengd onder de voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving.

90.4. In artikel 14.4, tweede lid, van de planregels is de voorwaarde gesteld dat in afwijking van het bepaalde in artikel 14.1, aanhef en onder r en s, de tunnel verlengd mag worden onder de voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving. In deze bepaling staat weliswaar dat de tunnel mag worden verlengd, maar niet in welke mate. In zoverre is de bepaling naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende objectief begrensd. Voorts stelt de Afdeling vast dat het bepaalde in artikel 14.1, aanhef en onder r en s, ziet op een dienstengebouw en op bouwwerken ten behoeve van vlucht- en calamiteitsvoorzieningen en niet op de aanduiding 'tunnel'. In zoverre is onduidelijk en onbepaald waar de afwijking met het bepaalde in artikel 14.4, tweede lid, op ziet.

90.5. Ter zitting hebben provinciale staten erkend dat artikel 14.4, tweede lid, van de planregels niet correct is geformuleerd. Nu provinciale staten niet hebben bepaald wat zij hebben beoogd, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten het inpassingsplan in zoverre in strijd met artikel 3:2 van de Awb hebben vastgesteld.

Het betoog slaagt.

91. [appellanten sub 20] stellen dat uit het plan niet duidelijk blijkt wat de aard en omvang wordt van het dienstengebouw op de kop van de tunnel(mond). Nu zij niet weten wat hen te wachten staat, is het plan volgens hen in strijd met de rechtszekerheid.

91.1. Ingevolge artikel 14.1, aanhef en onder r, van de planregels zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw' bestemd voor een dienstengebouw voor de tunnel met bijbehorende voorzieningen.

Ingevolge artikel 14.2.1 aanhef en onder c, mag de bouwhoogte van een dienstengebouw voor de tunnel maximaal 5 meter bedragen.

91.2. In de plantoelichting staat dat het ontwerp nog niet in detail vastligt en dat er in de uitwerkingsfase van het ontwerp geringe wijzigingen mogelijk moeten zijn. Bij de uiteinden van de tunnel is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw' opgenomen. De planregels geven, in samenhang bezien met de verbeelding, aan op welke gronden een dienstengebouw met een maximale bouwhoogte van 5 m is toegestaan. Het aangevoerde geeft naar het oordeel van de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het inpassingsplan in zoverre onduidelijk en rechtsonzeker is.

Het betoog van [appellanten sub 20] faalt.

D.14 OPLEVERINGSTOETS

92. BV Gerda Brautigamsingel, [appellant sub 18], [appellanten sub 26] en Wijkraad Stevenshof betogen dat een zogenoemde opleveringstoets, zoals opgenomen in artikel 15 van het tracébesluit A44 en artikel 14 van het tracébesluit A4, ook voorgeschreven had moeten worden in het PIP. Daartoe voeren zij aan dat de bestreden besluiten onderling samenhangen en juist de in het PIP opgenomen nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 de meeste nadelige milieueffecten voor omwonenden oplevert. Zij stellen dat provinciale staten zich in de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit van 11 september 2013 hebben verplicht om bij de aanleg van infrastructurele projecten indachtig de Elverding-aanpak te werk te gaan. Onderdeel van de Elverding-aanpak

"Sneller en Beter" is de opleveringstoets, aldus appellanten. Volgens hen verwijzen provinciale staten ten onrechte naar de opleveringstoetsen die tijdens de realisatiefase door aannemers moeten worden verricht; deze zijn volgens hen niet vergelijkbaar met een opleveringstoets als bedoeld in de tracébesluiten.

92.1. In de planregels van het PIP is geen verplichting opgenomen om na de realisatie van de RijnlandRoute een opleveringstoets uit te voeren. Daartoe bestaat ook geen wettelijke verplichting. Dat in de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit is vermeld dat bij infrastructurele projecten indachtig de Elverding-aanpak te werk gegaan dient te worden, betekent naar het oordeel van de Afdeling slechts dat er bij de uitvoering van het PIP moet worden gehandeld indachtig de Elverding-aanpak en niet dat provinciale staten gehouden zijn om in dat besluit als zodanig een opleveringstoets op te nemen. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat provinciale staten het PIP niet hadden mogen vaststellen zonder daarin een opleveringstoets voor te schrijven. De Afdeling tekent hierbij aan dat provinciale staten ter zitting hebben toegezegd een opleveringstoets uit te voeren in aansluiting op de opleveringstoetsen die in het kader van de tracébesluiten zullen worden uitgevoerd.

De betogen falen.

D.15 OVERIGE BEROEPSGRONDEN

D.15.1 ALGEMEEN

93. Hierna worden de beroepsgronden besproken die appellanten naar voren gebracht over hun individuele situatie. Voor zover appellanten betogen dat de tracébesluiten of het inpassingsplan leiden tot schade of waardevermindering van gronden, bedrijven of woningen zijn de volgende wettelijke bepalingen van belang.

93.1. Ingevolge artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet kent de minister indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Ingevolge het tweede lid, blijft afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening buiten toepassing voor zover de belanghebbende met betrekking tot de schade een beroep doet of kan doen op een schadevergoeding als bedoeld in het eerste lid.

93.2. Ingevolge artikel 17 van het TB A44 en artikel 16 van het TB A4 is de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

93.3. Ingevolge artikel 6.1 van de Wro in samenhang met artikel 6.6, eerste lid, van de Wro kent het college van gedeputeerde staten degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

D.15.2 [appellant sub 1]

94. [appellant sub 1] exploiteert een melkveebedrijf. Hij richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Water" voor zover dat betrekking heeft op de bij hem in eigendom zijnde landbouwgronden in de Papenwegse Polder. [appellant sub 1] wil deze gronden blijven gebruiken voor zijn bedrijf. Hij wijst erop dat hij geen gronden kan missen en juist wil uitbreiden om aan de bemestings- en veenormen te voldoen.

94.1. Provinciale staten stellen dat voor de realisering van de RijnlandRoute een deel van de gronden van [appellant sub 1] nodig is voor de verbreding en uitbreiding van een watergang. Er is 00.33.80 ha nodig van de ongeveer 6 ha die [appellant sub 1] in eigendom heeft. Door dit verlies komt de bedrijfsvoering van [appellant sub 1] volgens provinciale staten niet in gevaar.

94.2. [appellant sub 1] heeft niet bestreden dat de op deze gronden voorziene verbreding en uitbreiding van een watergang nodig is voor de realisering van de RijnlandRoute. Hij heeft voorts niet aan de hand van concrete feiten of omstandigheden aannemelijk gemaakt dat zijn bedrijfsvoering in gevaar komt indien de voor "Water" bestemde gronden niet langer voor zijn bedrijf kunnen worden gebruikt. De Afdeling is dan ook van oordeel dat provinciale staten aan deze gronden in redelijkheid de bestemming "Water" hebben kunnen toekennen.

Het betoog faalt.

D.15.3 [appellante sub 3]

95. [appellante sub 3] richt zich tegen het tracébesluit A44. Zij betoogt dat onvoldoende duidelijk is of haar vestiging aan de [locatie 7] voldoende bereikbaar en zichtbaar blijft tijdens en na de aanleg van het knooppunt Ommedijk en onvoldoende is gebleken dat hier rekening mee gehouden is.

95.1. De minister stelt dat de woningen van de exploitanten van [appellante sub 3], die tussen het autobedrijf en de A44 staan, worden geamoveerd en de A44 richting het autobedrijf opschuift. Ter plaatse is niet voorzien in geluidschermen. De zichtbaarheid van het autobedrijf verbetert enigszins, aldus de minister. De minister voegt daaraan toe dat de bedrijfsvoering van het autobedrijf niet afhankelijk is van passanten en van de zichtbaarheid van het bedrijf.

In de bestaande situatie is het bedrijf bereikbaar via de Ommedijkseweg. Dat zal in de tijdelijke situatie gelijk blijven, waarbij de Ommedijkseweg wel 25 m richting het bedrijf zal verschuiven. Ook kan het voorkomen dat het bedrijf tijdens de aanleg tijdelijk niet bereikbaar is vanaf de zuidzijde van het bedrijf of vanaf de noordzijde in verband met het omleggen van de Ommedijkseweg om het knooppunt Ommedijk. Dit zal in overleg met [appellante sub 3] gebeuren en op een zodanige wijze dat de bedrijfsvoering zo min mogelijk wordt geschaad, bijvoorbeeld door weekend- of nachtafsluiting, aldus de minister.

Na aanleg van de RijnlandRoute wijzigt de route van en naar Den Haag. Thans zijn er twee routes. De route via de A44, Leiden Zuid van 4 km komt te vervallen. De andere route via de Ommedijkseweg/Rijksstraatweg wordt 800 m langer, aldus de minister. De route naar Utrecht via de A4 verbetert aanzienlijk nu deze in de nieuwe situatie over de RijnlandRoute loopt en niet langer door Leiden of over de N44. De minister acht de extra rijafstand niet onaanvaardbaar.

95.2. Gelet op het vorenstaande stelt de Afdeling vast dat de zichtbaarheid van [appellante sub 3] door realisatie van het TB A44 niet zal verslechteren. [appellante sub 3] heeft de door de minister gestelde wijzigingen in bereikbaarheid en rijafstand niet weersproken. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich dan ook in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het TB A44 in zoverre niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van ondernemingsbelangen van [appellante sub 3]. Gelet daarop faalt het betoog.

D.15.4 BV CHARLOTTE KÖHLERPAD

96. BV Charlotte Köhlerpad richt zich tegen de transparante geluidschermen nabij de wijk Stevenschhof, omdat volgens haar lichthinder dreigt te ontstaan. Het is haar niet duidelijk waarom niet voor aarden wallen is gekozen.

96.1. Het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" voorziet nabij het Charlotte Köhlerpad in het knooppunt Ommedijk, waarmee de nieuw aan te leggen N434 op de A44 wordt aangesloten. Naast de aansluiting zijn aan de zijde van het Charlotte Köhlerpad geluidschermen voorzien die, ingevolge artikel 13 van het tracébesluit, vanaf 3 m hoogte transparant worden uitgevoerd. Het scherm wordt volgens de minister boven de 3 m transparant uitgevoerd om de zichtlijnen vanaf de Stevenschhof naar de Papenwegse polder te behouden en een massieve visuele scheiding te voorkomen. De onderste 3 m wordt ingepast met gebiedseigen beplanting. Langs de doorgaande A44 komt een scherm van 1 m hoog.

96.2. Nu de geluidschermen bij het Charlotte Köhlerpad voor de onderste 3 m gesloten worden uitgevoerd, ziet de Afdeling niet in dat bij de woningen aan deze straat onaanvaardbare lichthinder zal ontstaan. Gelet op de door de minister gegeven, door BV Charlotte Köhlerpad in essentie niet bestreden, toelichting, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten voor een geluidafscherming langs de verbindingsboog N434-A44 met een gedeeltelijk transparante uitvoering.

Het betoog slaagt niet.

D.15.5 BV GERDA BRAUTIGAMSINGEL

97. BV Gerda Brautigamsingel behartigt de belangen van de bewoners die wonen binnen gezichts-, gehoor- en reukafstand van de geplande weg en de westelijke tunnelmond in de Papenwegse polder te Leiden. Zij betoogt dat de open tunnelbak waarin het inpassingsplan voorziet ertoe leidt dat het woon- en leefklimaat van haar leden op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Zij wijst op de gevolgen voor de geluidbelasting, de luchtkwaliteit en het landschap. Wat de gevolgen voor het landschap betreft, stelt BV Gerda Brautigamsingel dat de Papenwegse polder intact moet blijven. Zij betoogt dat in het landschapsplan wat betreft de westelijke tunnelmond teveel aandacht wordt besteed aan de beleving van de weggebruikers en te weinig aan die van de omwonenden. BV Gerda Brautigamsingel stelt voorts dat onvoldoende rekening is gehouden met de te verwachten waardevermindering van de woningen van haar leden.

97.1. De woningen van de leden van BV Gerda Brautigamsingel bevinden zich op ten minste 250 m van de westelijke tunnelmond van de verbindingsweg tussen de A4 en A44.

Hiervoor onder 58.1 is overwogen dat de beroepsgronden van BV Gerda Brautigamsingel over de geluidbelasting vanwege het inpassingsplan niet slagen. Daarom moet ervan worden uitgegaan dat bij de woningen van de leden van BV Gerda Brautigamsingel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Wat betreft de gevolgen voor de luchtkwaliteit is onder 64 en verder overwogen dat de beroepsgronden van BV Gerda Brautigamsingel over dit onderwerp falen.

Volgens provinciale staten zal de landschappelijke inpassing van de tunnelmond- en bak plaatsvinden overeenkomstig het rapport "Inpassingsvisie en landschapsplan". Hierin staat onder meer dat de Papenwegse polder als agrarisch gebied met natuurwaarden moet worden behouden en eventuele geluid- en zichtoverlast voor bewoners uit de wijk Stevenshof moet worden geminimaliseerd. Tevens zijn inpassingsprincipes gegeven die erop zijn gericht deze doelen te verwezenlijken.

Gelet op het voorgaande moet ervan worden uitgegaan dat de RijnlandRoute het woon- en leefklimaat van de leden van BV Gerda Brautigamsingel in enige mate zal verslechteren. Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten echter in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van de RijnlandRoute. De Afdeling tekent hierbij aan dat artikel 6.1 van de Wro voorziet in een tegemoetkoming voor eventuele schade wat betreft waardedaling van de woning.

Het betoog faalt.

D.15.6 BV HET WEDDE

98. BV Het Wedde vreest voor schade aan de huizen van haar leden te Voorschoten als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute vanwege de slappe veengrond in het gebied.

98.1. In het rapport "Belendingen RLR, Klasse-indeling panden en invloedsbepaling" van Grontmij van 20 januari 2015 zijn de bevindingen neergelegd van het in opdracht van provinciale staten uitgevoerde onderzoek naar mogelijke schade aan gebouwen door de aanleg van de tunnel. Het onderzoek heeft betrekking op trillingen en zettingen. Het invloedgebied van de aanleg van de tunnel is volgens het rapport 30 m. De Afdeling stelt met provinciale staten vast dat de woningen van de leden van BV Het Wedde niet binnen dit invloedgebied zijn gesitueerd.

BV Het Wedde heeft de bevindingen van het rapport van Grontmij niet inhoudelijk bestreden. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten het inpassingsplan in redelijkheid niet hebben kunnen vaststellen vanwege mogelijke schade aan de huizen van de leden van BV Het Wedde.

Het betoog slaagt niet.

D.15.7 HET COLLEGE EN DE RAAD VAN KATWIJK EN KOV EN MARINA RIJNSBURG

99. Het college en de raad van Katwijk en KOV en Marina Rijnsburg richten zicht tegen het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" en het inpassingsplan voor zover die ertoe leiden dat de A44-brug respectievelijk de Torenvlietbrug over de Oude Rijn niet meer beweegbaar zullen zijn. Zij stellen dat door het vastzetten van de bruggen een aantal bedrijven in Katwijk niet langer bereikbaar is voor grote scheepvaart of schepen met hoge lading en dat ook de recreatievaart negatieve gevolgen ondervindt. Onder verwijzing naar een rapport van Hollandia Infra van 13 oktober 2014 stellen deze appellanten dat verweerders het kostenverschil tussen beweegbare en vaste bruggen te hoog inschatten. Dit verschil is volgens het college en de raad van Katwijk en KOV en Marina Rijnsburg ongeveer € 15 miljoen en niet € 47 miljoen. Zij stellen voorts dat verweerders het aantal te verwachten openstellingen bagatelliseren en te weinig rekening houden met groeimogelijkheden van de betrokken bedrijven. Het college en de raad van Katwijk wijzen tevens op het beleid van gemeenten in de regio en provincie, waarin bedrijventerrein 't Heen in Katwijk is aangewezen als watergebonden bedrijventerrein en als doelstelling is geformuleerd het transport over water te stimuleren. Voorts wijzen zij op de mogelijke ontwikkeling van een zeejachthaven in Katwijk, die vanwege de verbinding met het achterland niet is gebaat bij vaste bruggen.

99.1. Provinciale staten en de minister stellen dat de Torenvlietbrug een vaste brug wordt om de geluidhinder te verminderen die de bewoners van de lintbebouwing langs de Oude Rijn thans van de brug ondervinden. Daarnaast zijn economische redenen van belang. Volgens hen blijft vervoer over water, zowel recreatief als bedrijfsmatig, mogelijk; slechts enkele bedrijven zullen hun bedrijfsvoering moeten aanpassen. Verweerders verwijzen naar het rapport van Bureau Decisio van 29 november 2013 waaruit blijkt dat de kosten van beweegbare bruggen in dit geval niet opwegen tegen de opbrengsten. De berekeningen van Hollandia Infra zijn volgens hen onvolledig en geven een vertekend beeld van de totale kosten in welk verband zij ook verwijzen naar de brief van het college van gedeputeerde staten van 2 december 2014. Dat de kosten van beweegbare bruggen niet opwegen tegen de nadelen zien verweerders ook bevestigd in het memo van 26 augustus 2015 opgesteld door Bureau Decisio waarin de negatieve effecten van het vastzetten van de bruggen, te weten gederfde inkomsten en het wegvallen van ontwikkelpotentieel, zijn gekwantificeerd. Verweerders stellen voorts dat het privaat ontwikkelen van een zeejachthaven in Katwijk voorlopig niet haalbaar is.

99.2. In het rapport van Decisio van 29 november 2013 zijn drie alternatieven voor de bruggen over de Oude Rijn beoordeeld op de kosten en de effecten op het wegverkeer, waterrecreatie en gerelateerde bedrijven, bedrijvigheid en woningbouw en woonboten. Volgens dit rapport kosten beweegbare bruggen € 53,4 miljoen en vaste bruggen € 6,3 miljoen. In het rapport staat voorts dat de bedrijven Haasnoot Bruggen, ESA-ESTEC en Oostingh Staalbouw afhankelijk zijn van vervoer over water. Voor Haasnoot Bruggen is de breedte van de transporten de reden dat deze over water plaatsvinden. De huidige doorvaarhoogte van de betreffende bruggen is voldoende. Voor ESA-ESTEC en Oostingh Staalbouw geldt dat deze bedrijven niet frequent over water transporten hebben en dat zij niet met zekerheid kunnen zeggen wanneer dat weer aan de orde zal zijn. De bedrijven Mebin en Guyt zijn afhankelijk van de aanvoer van zand en grind door binnenvaartschepen. Als gevolg van het huidige bedieningsregime van met name de A44-brug gaan de binnenvaartschepen over tot het ballasten met water. Dit kost tijd en geld en is minder veilig. Bij het vast realiseren van de bruggen blijft dat zo, waarbij het risico komt dat de schepen worden 'opgesloten' als er om een bepaalde reden geen water kan worden geballast, waardoor ze onbeladen te hoog blijven om onder de bruggen door te kunnen. Voorts staat in het rapport dat in de regio diverse plannen bestaan die erop wijzen dat de Oude Rijn en haar oevers een dynamisch gebied vormen met veel potentie waarin volop wordt geïnvesteerd, ook als het gaat om bereikbaarheid. Nut en noodzaak van het beweegbaar houden van de Torenvlietbrug en de brug in de A44 voor deze plannen zijn in economisch opzicht echter beperkt. De conclusie van het rapport is dat de baten van het beweegbaar houden van de bruggen niet opwegen tegen de kosten.

Het memo van Decisio van 26 augustus 2015 vormt een aanvulling op het rapport, waarin de negatieve effecten van het vast maken van de bruggen - in de vorm van gedeerd inkomen en weggevallen ontwikkelingspotentieel - worden gekwantificeerd. Er is een laag scenario en een hoog scenario onderzocht. De gedeerde winst ligt tussen de € 1 miljoen en € 8,5 miljoen en het gemiste ontwikkelpotentieel wordt berekend op € 0,25 miljoen, aldus het memo.

99.3. In een brief van 2 december 2014 heeft het college van gedeputeerde staten aandacht besteed aan het verschil tussen de kostenramingen van Decisio en Hollandia Infra. Volgens het college van gedeputeerde staten wordt het verschil verklaard doordat Hollandia uitgaat van een levensduur van de bruggen van 50 jaar in plaats van 100 jaar en alleen rekent met de kosten voor de aannemer en geen rekening houdt met de kosten die de provincie moet maken. Verder wijst het college van gedeputeerde staten er op dat de raming van Hollandia niet gespecificeerd is, zodat niet is na te gaan of alle relevante kosten zijn meegerekend. Tevens heeft het college van gedeputeerde staten gekeken naar de Rampspolbrug die Hollandia heeft gerealiseerd. Het college van gedeputeerde staten trekt hieruit de conclusie dat de realisatie van de bruggen wellicht enkele miljoenen goedkoper kan, maar zeker niet voor de prijzen die Hollandia opgeeft.

99.4. Het college en de raad van Katwijk en KOV en Marina Rijnburg hebben de toelichting van het college van gedeputeerde staten op het verschil tussen de kostenramingen in het rapport van Decisio en dat van Hollandia onvoldoende gemotiveerd weersproken. Daarom ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de kostenraming van Decisio niet realistisch is. Verweerders mochten de kostenraming daarom bij de vaststelling van de bestreden besluiten betrekken en ervan uitgaan dat de beweegbare uitvoering van de twee bruggen ongeveer € 47 miljoen duurder is.

De negatieve gevolgen van het vastzetten van de bruggen zijn in het rapport van Decisio in kwalitatieve termen beschreven. Naar aanleiding van de beroepen zijn in het memo van Decisio van 26 augustus 2015, zoals hiervoor aangehaald, de te verwachten negatieve gevolgen in de vorm van gedeerd inkomen en weggevallen ontwikkelingspotentieel becijferd. De gemaakte berekening is door het college en de raad van Katwijk en KOV en Marina Rijnburg niet bestreden. Nu de berekening van Decisio in lijn is met de kwalitatieve beschrijving ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten en de minister de negatieve gevolgen van het vastzetten van de bruggen niet met de vereiste zorgvuldigheid in beeld hebben gebracht.

Voor zover het college en de raad van Katwijk erop wijzen dat het beleid van gemeenten en provincie voor de betrokken regio mede is gericht op het stimuleren van watergebonden bedrijvigheid en transport over water, is van belang dat provinciale staten en de minister dit niet betwisten. Het college en de raad van Katwijk hebben niet aannemelijk gemaakt dat de doelstellingen van dit beleid niet meer kunnen worden gerealiseerd indien de bruggen over de Oude Rijn vastgezet worden.

Wat de zeejachthaven in Katwijk betreft, hebben provinciale staten en de minister onweersproken uiteengezet dat private ontwikkeling daarvan voorlopig niet haalbaar is.

Het voorgaande brengt de Afdeling tot het oordeel dat provinciale staten en de minister in redelijkheid hebben kunnen voorzien in vaste bruggen over de Oude Rijn.

Het betoog faalt.

D.15.8 HET COLLEGE VAN LEIDSCHENDAM-VOORBURG

100. Het college van Leidschendam-Voorburg betoogt dat het inpassingsplan had moeten voorzien in afschermende voorzieningen. Onder verwijzing naar hetgeen de Afdeling daarover hierna onder 115 en volgende in het kader van het beroep van RCV overweegt over het landschapsplan voor de betrokken locatie, is de Afdeling van oordeel dat dit betoog niet slaagt.

D.15.9 [appellante sub 13]

101. [appellante sub 13], die woont aan het [locatie 4] te Leiden, voert aan dat de RijnlandRoute en, in het bijzonder, de aansluiting op de A44 haar woongenot aantasten. Zo verdwijnt het uitzicht op de polder. Zij stelt dat zij liever een aarden wal heeft als geluidwerende voorziening dan een transparant geluidscherm dat uitzicht biedt op wegen. Verder stelt zij dat haar voortuin niet meer goed te gebruiken zal zijn.

101.1. Het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" voorziet nabij het perceel van [appellante sub 13] in het knooppunt Ommedijk, waarmee de verbindingsweg op de A44 wordt aangesloten. Naast de aansluiting zijn ter hoogte van het perceel van [appellante sub 13] geluidschermen voorzien die, ingevolge artikel 13 van het tracébesluit, vanaf 3 m hoogte transparant worden uitgevoerd.

De RijnlandRoute zal ertoe leiden dat [appellante sub 13] vanaf haar perceel ook uitzicht heeft op de geluidschermen naast het knooppunt Ommedijk, terwijl zij nu nog uitzicht heeft op een polderlandschap. Doordat de geluidschermen pas vanaf 3 m hoogte transparant worden uitgevoerd, wordt het knooppunt en het daarop rijdend verkeer gedeeltelijk aan het oog onttrokken. Dit neemt niet weg dat het tracébesluit kan leiden tot een vermindering van het woongenot van [appellante sub 13]. De Afdeling is echter van oordeel dat de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van de RijnlandRoute boven de belangen van [appellante sub 13] bij onverkorte handhaving van haar huidige woon- en leefklimaat. Daarom faalt het betoog.

D.15.10 [appellant sub 14] EN ANDEREN

102. [appellant sub 14] en anderen, bewoners van woningen aan de Vlietweg te Leiden, betogen dat het inpassingsplan ertoe leidt dat hun woon- en leefklimaat wordt aangetast. In dit verband stellen zij dat het voorziene fietspad achter hun woningen leidt tot aantasting van hun privacy en geluidhinder. Volgens hen is het fietspad niet nodig aangezien er al een fietspad is tussen de A4 en de Vlietweg en de gemeente Leiden een fietsbrug over de Vliet wil aanleggen in aansluiting op dit fietspad. Daarnaast sluit het voorziene fietspad niet aan op de bestaande infrastructuur. Voorts betogen zij dat fijn stof, geluid en afvalwater in hun woonomgeving samenkomen. Volgens hen leidt het inpassingsplan ertoe dat hun woningen veel in waarde dalen en bijna onverkoopbaar worden.

102.1. De Afdeling stelt vast dat het fietspad ter plaatse van de woningen van appellanten niet zal worden opengesteld voor gemotoriseerd verkeer en dat het is voorzien op een afstand van minimaal 85 m van de achtergevels van deze woningen. Daartussen zijn een bos en watergang gelegen. [appellant sub 14] en anderen hebben voorts niet betwist dat het voorziene fietspad aansluit op het nog te realiseren fietspad, zoals opgenomen in het bestemmingplan "Vlietland Noordoost 2005" van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Gelet hierop hebben provinciale staten zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het voorziene fietspad niet leidt tot een onevenredige beperking van de privacy van of onevenredige geluidhinder voor [appellant sub 14] en anderen.

102.2. De woningen van [appellant sub 14] en anderen bevinden zich voorts op een afstand van ongeveer 325 m van de tunnelmond. Provinciale staten hebben onweersproken gesteld dat de geluidbelasting vanwege deze weg op de gevels van de woningen van [appellant sub 14] en anderen maximaal 42 dB zal zijn. Wat betreft luchtkwaliteit wordt, gelet op hetgeen hiervoor onder 64 en volgende is overwogen, voldaan aan de daarvoor geldende wettelijke vereisten.

Hoewel enige invloed van de verbindingsweg op het woon- en leefklimaat van [appellant sub 14] en anderen - en daarmee op de waarde van de woning - niet kan worden uitgesloten, is de Afdeling van oordeel dat provinciale staten in redelijkheid een zwaarder gewicht hebben kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van de RijnlandRoute boven het belang van [appellant sub 14] en anderen bij behoud van hun huidige woon- en leefklimaat. Daarom slaagt het betoog niet.

D.15.11 [appellant sub 16]

103. [appellant sub 16] exploiteert [bedrijf] aan de [locatie 5] te Wassenaar, een camping met circa 150 plaatsen. Hij richt zich tegen het tracébesluit A44 en het PIP vanwege de verbreding van de A44 en de in- en uitvoegstroken voor Knooppunt Ommedijk, het verleggen van de Rijksstraatweg/ Ommedijkseweg en het omleggen van het

fietspad de Oude Trambaan. Ter zitting heeft hij toegelicht dat door de verbreding en het knooppunt de A44 op 159 m van de camping komt te liggen. [appellant sub 16] vreest dat dit zal leiden tot een toename van geluidhinder voor de campinggasten. Voorts heeft [appellant sub 16] ter zitting toegelicht dat door de verplaatsing van de Rijksstraatweg/Ommedijkseweg deze weg op 93 m van de camping komt te liggen. Deze weg zal ten opzichte van de huidige situatie volgens hem ook veel meer verkeer te verwerken krijgen omdat de parallelweg aan de zuidzijde van de A44 gestremd zal worden. Hierdoor zal het verkeer van Wassenaar naar Leiden en vice versa over de omgelegde Rijksstraatweg rijden. Ook het verkeer naar de te bouwen woonwijk op vliegveld Valkenburg, het recreantenverkeer naar het Valkenburgsemeer en het verkeer naar het bedrijventerrein Maaldrift maken gebruik van deze route. De route langs de camping zal veel drukker worden met de bijkomende hinder, aldus [appellant sub 16]. Hij vreest inkomensderving als gevolg van een verminderde bezettingsgraad vanwege de RLR.

103.1. Verweerders stellen dat de afstand van de A44 tot de camping wijzigt van 163 m naar 159 m. De afstand tot de Ommedijkseweg wijzigt van 155 m naar 93 m. Volgens verweerders neemt de geluidbelasting af doordat op de A44 dubbellaags ZOAB wordt toegepast en de hoeveelheid verkeer op de A44 minder wordt, zodat dit niet tot een verslechtering van het leefklimaat op de camping leidt. Verweerders stellen dat het verkeer op de Ommedijkseweg/Rijksstraatweg met 30% afneemt. Het verkeer van Leiden-Zuid naar Wassenaar zal gebruik blijven maken van de weg, maar verkeer dat een bestemming heeft die verder weg gelegen is dan Wassenaar heeft met de RijnlandRoute een alternatief via de A44 door de verbetering van de doorstroming van het knooppunt Leiden-West. Ook verkeer naar het zuiden of oosten van Den Haag zal gebruik maken van de RijnlandRoute. Het sluipverkeer op de Ommedijkseweg/Rijksstraatweg zal eveneens afnemen omdat de doorstroming op de N206, Leiden-West en de A44 verbetert, aldus verweerders. Bovendien is een bestuurlijke overeenkomst gesloten tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Wassenaar waarin afspraken zijn gemaakt over verkeersstellingen op de Ommedijkseweg/Rijksstraatweg tot twee jaar na de opening van de RijnlandRoute. Als blijkt van een stijging van het verkeer worden maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan, aldus verweerders.

103.2. In hetgeen [appellant sub 16] heeft aangevoerd, heeft de Afdeling geen aanleiding gevonden te twifelen aan de juistheid van de door de minister gestelde verkeersintensiteiten en afstanden. De invloed van het weer, de bodemstructuur en de omgeving wordt in de geluidberekeningen meegenomen. Uit die berekeningen volgt dat de geluidbelasting met 1 dB afneemt. Tegen deze berekeningen heeft [appellant sub 16] geen bezwaren naar voren gebracht. Gelet op het voorgaande heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat er geen sprake is van een onevenredige verslechtering van het leefklimaat op de camping noch van een onevenredige belemmering van de bereikbaarheid van de camping.

Wat betreft de gestelde, niet cijfermatig nader onderbouwde schade, betreft het schade als gevolg van de verminderde bereikbaarheid van de camping, alsmede schade die kan worden toegerekend aan de gestelde afname van het leefklimaat op de camping. In de enkele stelling dat van een dergelijke schade sprake kan zijn, ziet de Afdeling evenmin dat de minister en provinciale staten van de bestreden besluiten hadden moeten afzien. Hierbij betreft de Afdeling dat ingevolge artikel 22 van de Tracéwet na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan worden ingediend.

Het betoog faalt.

104. [appellant sub 16] vreest voor een slechte bereikbaarheid van de camping tijdens de aanlegwerkzaamheden.

104.1. Verweerders stellen dat de toegang via de Maaldrift en het zuidelijk deel van de Ommedijkseweg dat daar op aansluit buiten het tracé valt. De bereikbaarheid via die route zal niet worden beperkt tijdens de werkzaamheden. Wel kan het voorkomen dat het bedrijf tijdens de aanleg tijdelijk niet bereikbaar is vanaf de Ommedijkseweg ten noorden van de Maaldrift in verband met het omleggen van de Ommedijkseweg. Dit zal in overleg met [appellant sub 16] gebeuren en op een zodanige wijze dat de bedrijfsvoering zo min mogelijk wordt geschaad, bijvoorbeeld door weekend- of nachtafsluiting, aldus verweerders.

104.2. Gelet op de door verweerders toegelichte aanpak ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat op voorhand niet vaststaat dat de uitvoering van bouwwerkzaamheden onvermijdelijk leidt tot onaanvaardbare hinder.

Het betoog van [appellant sub 16] faalt.

D.15.12 [appellant sub 19]

105. [appellant sub 19], die woont aan de [locatie 8] te Leiden, betoogt dat het inpassingsplan onevenredige gevolgen zal hebben voor zijn woon- en leefklimaat en financiële situatie.

105.1. De kortste afstand van de woning van [appellant sub 19] tot de RijnlandRoute bedraagt ongeveer 225 m. De verbindingsweg is daar voorzien in een tunnel. Het verkeer komt op een afstand van ongeveer 270 m van de woning van [appellant sub 19] uit de tunnel. Gelet op het open karakter van het tussenliggende landschap kan niet worden uitgesloten dat het inpassingsplan hierdoor enige negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat - en daarmee op de waarde van de woning - van [appellant sub 19]. Provinciale staten hebben naar het oordeel van de Afdeling aan de belangen die met de realisering van het inpassingsplan zijn gemoeid in redelijkheid een zwaarder gewicht mogen toekennen dan aan de belangen van [appellant sub 19]. Tevens merkt de Afdeling op dat artikel 6.1 van de Wro voorziet in een tegemoetkoming voor eventuele schade wat betreft waardedaling van de woning.

Het betoog faalt.

D.15.13 [appellanten sub 20]

106. [appellanten sub 20] betogen dat ten onrechte er niet voor is gekozen om de nieuwe verbindingsweg op grotere afstand van Vlietland te realiseren. Zij voeren aan dat volgens de oorspronkelijke plannen het tracé van de nieuwe verbindingsweg ongeveer 480 m noordelijker van hun woning zou komen te liggen. Daarnaast zijn zij van mening dat de te verleggen Hofvlietweg met een tunnel onder de nog aan te leggen op- en afritten op de A4 gerealiseerd zou moeten worden. Dit zou voor hen minder nadelige gevolgen hebben.

106.1. In de Nota voorkeursalternatief staat dat in het MER 2e fase twee tracés zijn uitgewerkt voor de ligging van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder; een zuidelijke en noordelijke ligging. Daarbij is vermeld dat een zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder de voorkeur heeft, omdat deze variant minder negatieve gevolgen heeft op het landschap, (doorsnijding) en de cultuurhistorie (zichtlijnen Berbice en het in stand houden van de rijksmonumenten). Verder is vermeld dat de inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder zal worden geoptimaliseerd. In hetgeen [appellanten sub 20] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat een noordelijke ligging van het tracé van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder onvoldoende in de besluitvorming is betrokken en dat provinciale staten in zoverre niet in redelijkheid hebben kunnen kiezen voor het in het PIP vastgestelde tracé van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder.

106.2. Wat betreft de Hofvlietweg stellen verweerders dat de onder 49.1 genoemde redenen over het vervangen van de fly-overs van het knooppunt Hofvliet door ondergrondse verbindingswegen ook gelden voor het voorstel om de Hofvlietweg met een tunnel onder de aansluiting op de A4 te realiseren. Mede gelet op hetgeen onder 49.2 is overwogen, ziet de Afdeling in hetgeen [appellanten sub 20] hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat verweerders niet in redelijkheid voor de in de bestreden besluiten vastgelegde ligging van de Hofvlietweg hebben kunnen kiezen.

Het betoog faalt.

107. [appellanten sub 20], die wonen aan de [locatie 6] te Leiden, betogen eveneens dat de RijnlandRoute hun woon- en leefklimaat zal aantasten. Door de toename van het verkeer nabij hun woning als gevolg van de realisering van de tunnel voor de verbindingsweg tussen de A4 en A44 vrezen zij voor geluidhinder en andere overlast. Zij vragen zich af of voldoende geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Zij wijzen er voorts op dat het inpassingsplan nabij hun woning voorziet in een dienstengebouw voor de tunnel. Dit gebouw leidt volgens hen tot minder uitzicht en minder lichtinval in de woning. Provinciale staten hadden volgens hen een bezonningsonderzoek moeten uitvoeren. Verder stellen [appellanten sub 20] dat zij direct zicht zullen hebben op de aansluiting van de verbindingsweg op de A4, die wordt uitgevoerd als een zogenaamde fly-over van 9,5 m hoog.

Ten slotte vrezen zij voor onherstelbare schade aan hun woning door de aanleg en realisatie van de tunnel. Volgens hen is de woning gebouwd op veengrond en erg gevoelig voor scheurvorming. [appellanten sub 20] vinden onduidelijk welke maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat schade aan hun woning ontstaat. Zij wijzen er in dit verband op dat zij gehouden zijn hun woning twee keer twee weken te verlaten ten tijde van de aanleg van de tunnel.

107.1. De woning van [appellanten sub 20] staat op een afstand van ongeveer 140 m van het dienstengebouw op een afstand van 280 m van de oostelijke tunnelmond van de verbindingsweg tussen de A44 en A4 en op een afstand van ongeveer 1 km van de aansluiting op de A4.

Uit het akoestisch onderzoek dat voor het inpassingsplan is uitgevoerd volgt dat de geluidbelasting van de woning van [appellanten sub 20], na het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen, 48 dB zal zijn. De Afdeling stelt - mede onder verwijzing naar 63.1 - vast dat ter plaatse aan de wettelijk gestelde geluidnormen wordt voldaan.

Uit artikel 14, lid 14.2.1, onder c, van de planregels volgt dat het dienstengebouw voor de tunnel maximaal 5 m hoog mag zijn. Nu dit gebouw op een afstand van ongeveer 140 m van de woning van [appellanten sub 20] is voorzien, is de Afdeling van oordeel dat onaanvaardbare hinder door schaduwwerking bij voorbaat kan worden uitgesloten. Provinciale staten hebben daar dan ook geen nader onderzoek naar hoeven te doen.

Niet kan worden uitgesloten dat [appellanten sub 20] enige hinder kunnen ondervinden van het verkeer dat op 280 m van hun woning in of uit de tunnel rijdt. Ook is het mogelijk dat zij uit hun woning zicht hebben op de aansluiting van de verbindingsweg op de A4. Het nadeel dat hieruit voortvloeit, is echter naar het oordeel van de Afdeling niet zodanig dat provinciale staten en de minister niet in redelijkheid een zwaarder gewicht hebben kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de aanleg van de RijnlandRoute.

Wat betreft mogelijke schade aan de woning als gevolg van de aanleg van de tunnel stelt de Afdeling vast dat de woning van [appellanten sub 20] valt binnen het invloedgebied van de tunnel. Tijdens de bouw zijn er twee periodes van enkele dagen waarbij de boormachine zich in de directe nabijheid van de gebouwen boven het tracé bevindt. Volgens provinciale staten kan de tunnelboring onder deze gebouwen normaal gesproken plaatsvinden zonder dat constructieve schade ontstaat. Er bestaat echter een kans op lichte scheurvorming. Tijdens het boorproces zal constante monitoring plaatsvinden van verzakkingen op het maaiveld, zodat de aannemer snel kan ingrijpen wanneer zich te grote verzakkingen voordoen. Tevens zal de aannemer voorafgaand aan de werkzaamheden een nulmeting uitvoeren. In hetgeen [appellanten sub 20] hebben aangevoerd, geeft de Afdeling geen grond om de juistheid van deze toelichting van provinciale staten te twijfelen. De Afdeling ziet onder deze omstandigheden evenmin aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten vanwege mogelijke schade aan de woning van [appellanten sub 20] het inpassingsplan in redelijkheid niet hebben kunnen vaststellen.

D.15.14 MCDONALD'S

108. McDonald's wijst erop dat haar restaurant bij de afslag Leiden-West moet worden geamoveerd als het inpassingsplan en het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" worden uitgevoerd. McDonald's betoogt dat provinciale staten en de minister onvoldoende hebben onderzocht hoe de nadelige gevolgen die zij hiervan zal ondervinden kunnen worden beperkt. Zij wijst in dit verband op onder meer de uitspraken van de Afdeling van 17 maart 2004 in zaak nr. 200300807/1 en 9 november 2011 in zaak nr. 201009220/1/R4. McDonald's stelt dat verweerders vervangende locaties voor het restaurant hadden moeten voorstellen. Er heeft hierover wel enig overleg met verweerders plaatsgevonden, maar concreet zicht op een andere locatie is er niet, aldus McDonald's.

108.1. Provinciale staten en de minister stellen dat voorafgaand aan de vaststelling van de bestreden besluiten is onderzocht of een vervangende locatie voor McDonald's kon worden gevonden. In dat kader is een alternatieve locatie gevonden aan het de andere kant van het klaverblad Leiden-West. Hierover wordt nog overleg gevoerd, waarbij ook de gemeentes Oegstgeest en Leiden als ook de Universiteit Leiden zijn betrokken, nu hun medewerking vereist is. Verweerders stellen dat uit de door McDonald's genoemde uitspraak van 9 november 2011 volgt dat niet is vereist dat bij de vaststelling van het besluit reeds overeenstemming is bereikt over een vervangende locatie.

108.2. In de uitspraak van 17 maart 2004 in zaak nr. 200300807/1 heeft de Afdeling overwogen dat verweerder in dat geval, met het oog op een zorgvuldige belangenafweging, voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit, zoals hij ook had gedaan ten aanzien van andere onevenredig getroffen bedrijven, had moeten onderzoeken op welke wijze de nadelige gevolgen voor appellanten konden worden beperkt. Daarbij kon volgens de Afdeling worden gedacht aan ondersteuning bij de verplaatsing van het bedrijf en het aanbieden van vervangende huisvesting tegen gebruikelijke voorwaarden. Omdat ter zitting was gebleken dat het onderzoek van verweerder naar mogelijke oplossingen beperkt was gebleven tot een verzoek aan een gemeente om een bepaalde vervangende locatie te bekijken, heeft de Afdeling geoordeeld dat verweerder vanwege de beperktheid van dat onderzoek het besluit niet met de vereiste zorgvuldigheid had voorbereid.

In de door McDonald's aangehaalde uitspraak van 9 november 2011 heeft de Afdeling overwogen dat hoewel provinciale staten uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gehouden zijn om voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan voor een tracé te onderzoeken op welke wijze de nadelige gevolgen hiervan voor betrokkenen kunnen worden beperkt, de complexiteit van het proces van het vinden en verwerven van een vervangende locatie voor een bedrijf met zich kan brengen dat de exacte vervangende locatie ten tijde van het vaststellen van het plan nog niet voorhanden is. De Afdeling heeft toen geoordeeld dat provinciale staten voldoende hebben onderzocht hoe de nadelige gevolgen konden worden beperkt omdat onderzoek was gedaan naar alternatieve locaties, herhaaldelijk overleg was gevoerd met het bedrijf en een alternatieve locatie was aangeboden.

108.3. Niet in geschil is dat voorafgaand aan de vaststelling van de bestreden besluiten overleg heeft plaatsgehad over een mogelijke verplaatsing van het restaurant van McDonald's. Verweerders hebben onweersproken gesteld dat zij twee alternatieve locaties hebben voorgesteld, dat de onderhandelingen nog gaande zijn en dat zij nog steeds streven naar een verplaatsing van het restaurant. Tegen deze achtergrond is de Afdeling van oordeel dat de onderhavige situatie in relevante mate verschilt van die in de door McDonald's aangehaalde uitspraak van 17 maart 2004, waarin nagenoeg geen onderzoek had plaatsgevonden. Zoals in de voornoemde uitspraak van 9 november 2011 is overwogen, kan de complexiteit van het proces van het vinden en verwerven van een vervangende locatie voor een bedrijf dat als gevolg van het plan niet op de huidige locatie gevestigd kan blijven met zich brengen dat de exacte vervangende locatie ten tijde van het vaststellen van het plan nog niet voorhanden is.

De Afdeling ziet in hetgeen McDonald's heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten en de minister bij afweging van het belangen van McDonald's bij een nieuwe locatie het inpassingsplan en het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" niet in redelijkheid hadden kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

D.15.15 [appellant sub 24]

109. [appellant sub 24] is van mening dat na de realisering van het inpassingsplan bij haar woning aan de [locatie 2] te Leiden geen goed woon- en leefklimaat meer kan bestaan. Zij wijst er in dit verband op dat een groot gedeelte van haar achtertuin moet worden verworven. Provinciale staten hadden haar hele perceel moeten aankopen, aldus [appellant sub 24].

109.1. Provinciale staten hebben toegelicht dat bij nader inzien minder gronden van [appellant sub 24] zijn benodigd dan in het inpassingsplan ten behoeve van de RijnlandRoute voor "Verkeer" zijn bestemd. Dit betekent dat het inpassingsplan in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Reeds hierom slaagt het betoog.

Provinciale staten hebben de Afdeling verzocht zelf in de zaak te voorzien door het gedeelte van het bestemmingsvlak "Verkeer" dat is gemarkeerd op een door provinciale staten overgelegde kaart te vernietigen. Nu echter vanwege hetgeen onder 90.4 en 90.5 is overwogen aan provinciale staten een opdracht zal worden gegeven het inpassingsplan te herstellen, zal de Afdeling ook in verband met het geconstateerde gebrek aan provinciale staten een opdracht geven.

D.15.16 [appellanten sub 26]

110. [appellanten sub 26] wonen aan de [locatie 9] en [locatie 10] te Leiden. Zij betogen dat de RijnlandRoute leidt tot aantasting van hun woongenot. Zij stellen in dit verband onder meer dat het leven in een groene omgeving een positieve uitwerking heeft op de gezondheid van mensen. Tevens wijzen zij erop dat geluidhinder en slechte luchtkwaliteit slecht voor de gezondheid zijn. Verder vrezen [appellanten sub 26] de gevolgen van het inpassingsplan op de waarde van hun woningen.

110.1. De woningen van [appellanten sub 26] bevinden zich op ten minste 210 m van de verbindingsweg tussen de A4 en A44. Provinciale staten hebben onweersproken gesteld dat de geluidbelasting van de woningen vanwege deze weg onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal liggen. Niettemin kan het inpassingsplan ertoe leiden dat [appellanten sub 26] meer geluid van wegverkeer zullen ervaren dan thans het geval is. Hierbij komt dat het inpassingsplan ertoe leidt dat de woonomgeving van [appellanten sub 26] minder groen wordt. Dit kan ook van invloed zijn op de waarde van hun woningen. De minister heeft naar het oordeel van de Afdeling echter in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de RijnlandRoute boven de belangen van [appellanten sub 26] bij het behoud van de huidige situatie. Hierbij tekent de Afdeling aan dat gelet op hetgeen hiervoor over het GE-scenario, het geluid en de luchtkwaliteit is overwogen, moet worden vastgesteld dat is uitgegaan van een representatief te achten verkeersintensiteit en wordt voldaan aan de wettelijke vereisten wat betreft geluidhinder en luchtkwaliteit, zodat in zoverre niet valt te vrezen voor gezondheidsschade. Tevens merkt de Afdeling op dat artikel 6.1 van de Wro voorziet in een tegemoetkoming voor eventuele schade wat betreft waardedaling van de woning.

D.15.17 PARK ALLEMANSGEEST

111. Park Allemansgeest is ontwikkelaar van de naastgelegen woonwijk Park Allemansgeest (Krimwijk II). Zij betoogt dat de ontsluitingsweg die noodzakelijk is voor deze woonwijk door het PIP wordt belemmerd omdat deze weg niet in zijn geheel opgenomen is in het plan en het voorziene tracé van de tunnel onder deze ontsluitingsweg door loopt. De ontsluitingsweg is deels opgenomen in het bestemmingsplan "Landgoederen en sportvelden" uit 2012. Het PIP houdt hier ten onrechte geen rekening mee, aldus Park Allemansgeest.

Park Allemansgeest betoogt voorts dat als gevolg van het PIP de gebruik- en ontwikkelingsmogelijkheden van haar gronden gelegen ten noorden van de Louis Couperuslaan en de Vliet in Voorschoten worden beperkt. Op de tunnel is bebouwing slechts heel beperkt toegestaan. Park Allemansgeest betoogt dat de door haar geplande ontwikkeling van boerderijvilla's niet langer mogelijk is. Daarnaast belemmert het PIP de aanleg van een fietspad tussen de wijk Park Allemansgeest en de Hofweg. Deze fietsroute staat vermeld in de toelichting op het bestemmingsplan "Landgoederen en Sportvelden" en in de gemeentelijke verkeersvisie, aldus Park Allemansgeest. Voorts vraagt Park Allemansgeest zich af wat de invloed is van de voorziene tunnel op de aanwezige gasleidingen. Park Allemansgeest vreest voorts dat de op haar gronden aanwezige waterkeringen worden aangetast door het PIP en dat zij daar overlast van zal ondervinden. Park Allemansgeest voert ten slotte aan dat het woon- en leefklimaat in de woonwijk die zij ontwikkelt verslechtert als gevolg van het inpassingsplan. Dit belang is door provinciale staten niet kenbaar in de besluitvorming betrokken, aldus Park Allemansgeest.

111.1. De gronden van Park Allemansgeest hebben in het PIP grotendeels de bestemming "Agrarisch" en daarnaast deels de bestemming "Water" en "Verkeer - lokale weg". Deze bestemmingen komen overeen met de bestemming van de gronden in het bestemmingsplan "Landgoederen en sportvelden". In het PIP hebben de gronden daarnaast deels de functieaanduiding "tunnel" en de gebiedsaanduiding "overige zone - verkeerstunnel - beschermingszone".

Ingevolge artikel 30, lid 30.2, onder 30.2.1 is in afwijking van de ter plaatse voorkomende bestemming op gronden ter plaatse van de aanduiding "verkeerstunnel - beschermingszone" het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde niet toegestaan met uitzondering van een verkeerstunnel, tunnelbak en bijbehorende bouwwerken, een dienstengebouw ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw" en bijbehorende voorzieningen en bouwwerken ten behoeve van vlucht- en calamiteitsvoorzieningen voor de verkeerstunnel en tunnelbak.

Ingevolge lid 30.2.3 kan het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 30.2.1 ten behoeve van het oprichten van bouwwerken voor zover dit is toegestaan volgens het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen en met inachtnaam van de restricties zoals deze zijn opgenomen in "Bijlage 1 Beschermingszone tunnel - restricties"; en mits voorafgaand de beheerder van de tunnel is gehoord.

111.2. De planregels en de verbeelding in het PIP die van toepassing zijn op de gronden van Park Allemansgeest zijn overgenomen uit het bestemmingsplan "Landgoederen en sportvelden", zoals dit plan is komen te luiden na de gedeeltelijke vernietiging van de goedkeuring daarvan in de uitspraak van de Afdeling van 7 mei 2008 (zaak nr. [200705751/1](#)). Voor de nog niet gerealiseerde woonwijk Krimwijk II was oorspronkelijk voorzien in twee ontsluitingswegen, waarvan een deel door de vernietiging van de goedkeuring van het bestemmingsplan "Langoederen en sportvelden" is getroffen. De andere ontsluitingsweg is nog steeds voorzien. Daarmee is de wijk voldoende ontsloten, aldus provinciale staten. Volgens provinciale staten is in het PIP voor de gronden van Park Allemansgeest de bestaande rechten behouden. Het is volgens hen aan de raad van de gemeente Voorschoten om al dan niet een plan vast te stellen dat voorziet in de aansluiting op de Leidseweg / Voorschoterweg.

Park Allemansgeest heeft het vorenstaande niet inhoudelijk bestreden. De Afdeling ziet in hetgeen Park Allemansgeest overigens heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het niet noodzakelijk is in het PIP te voorzien in het ontbrekende deel van de noordelijke ontsluitingsweg voor Krimwijk II.

111.3. De gronden in het PIP hebben net als in het vorige plan grotendeels de bestemming "Agrarisch" en zijn daarnaast bestemd voor water of verkeer. Het vorige plan stond geen woningen toe. Dat Park Allemansgeest ter plaatse geen woningen kan realiseren, is derhalve geen gevolg van het PIP. Naast het uit het bestemmingsplan overgenomen planologische regime voor de gronden van Park Allemansgeest zijn voor deze gronden tevens regels en bestemmingen in het PIP opgenomen die strekken ter bescherming van de voorziene tunnel. Deze regels maken gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet onmogelijk, maar stellen door middel van het vereiste van een omgevingsvergunning voorwaarden ter bescherming van de tunnel. Provinciale staten hebben toegelicht dat in de gemeentelijke Visie op verkeer en vervoer van de gemeente Voorschoten staat dat gestreefd wordt naar het completeren van het fietsnetwerk. Daarvoor zijn nog geen concrete routes bestemd. In het vorige plan waren deze routes ook niet bestemd. De voorziene tunnel maakt een fietsroute niet onmogelijk, aldus provinciale staten.

Provinciale staten stellen dat de waterkeringen ondergronds of verdiept worden gekruist en de constructies niet leiden tot beïnvloeding van de stabiliteit van de keringen. De boortunnel loopt ook onder de, als zodanig bestemde, gasleidingen op de percelen van Park Allemansgeest. Volgens Provinciale staten zal het woon- en leefklimaat van de woonwijk Park Allemansgeest niet verslechteren, omdat de RijnlandRoute daar in een boortunnel komt te liggen op ongeveer 20 m onder NAP. Pas op een afstand van 300 m van de woonwijk komt de weg boven de grond, aldus provinciale staten.

In hetgeen Park Allemansgeest heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid van de stelling van provinciale staten dat de tunnel geen gevolgen zal hebben voor de aanwezige gasleidingen en waterkeringen en niet zal leiden tot verslechtering van het woon- en leefklimaat van de voorziene woonwijk. Naar het oordeel van de Afdeling kan dan ook niet worden geoordeeld dat provinciale staten gelet op de belangen van Park Allemansgeest in zoverre niet in redelijkheid hebben kunnen beslissen als zij hebben gedaan.

Het betoog faalt.

D.15.18 RCV

- toezeggingen

112. RCV betoogt dat in 1992 tussen het college van gedeputeerde staten en RCV is overeengekomen dat medewerking verleend zou worden aan de realisatie en exploitatie door RCV van een golfbaan in het zuiden van de Oostvlietpolder. Ook heeft het college toegezegd dat daarvoor gronden zouden worden verworven. RCV betoogt dat zij gelet daarop er op mocht vertrouwen dat de RijnlandRoute niet vlak langs en door Vlietland zou

worden voorzien. RCV verwijst ter onderbouwing van deze toezeggingen naar brieven van het college aan de Statencommissie Groen van 26 maart 1992, van het college aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden van 29 juni 1992 en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden aan het college van 9 september 1992 waaruit telkens blijkt dat plannen bestaan voor een golfbaan die door RCV zou worden geëxploiteerd en waarvoor gronden nodig zijn buiten Vlietland. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden heeft te kennen gegeven daartegen in beginsel geen bezwaar te hebben en dat als de gronden verworven zijn een planologische procedure gevolgd kan worden. Voorts verwijst RCV naar haar brief aan het college van 6 januari 1999 waarin zij verzoekt de toezeggingen inzake de golfbaan na te komen, en een brief van het hoofd Bureau Recreatie en Randstadgroenstructuur van de provincie Zuid-Holland aan het hoofd Bureau Vastgoed van de provincie Zuid-Holland van 15 april 2000, waarin aan het Bureau Vastgoed wordt verzocht stappen te ondernemen om in overleg met de gemeente Leiden gronden aan te kopen voor de golfbaan vanwege toezeggingen van de provincie richting RCV daarover. Ook wijst RCV op een verklaring van de directeur van Rijnland B.V. van 22 maart 1996 waarin Rijnland B.V. zich verplicht tot aankoop van gronden in de Oostvlietpolder ten behoeve van een negen holes golfbaan en deze gronden over te dragen aan de provincie Zuid-Holland. Verder wijst RCV op een brief van het hoofd Bureau Vastgoed van de provincie Zuid-Holland aan Rijnland B.V. van 8 december 2000, waarin gewezen wordt op de hiervoor genoemde verplichting van Rijnland B.V. tot aankoop van de gronden voor de golfbaan. In die brief staat ook dat binnen afzienbare tijd de eerste stappen gezet kunnen worden voor de realisatie van nieuwe recreatieve exploitaties waaronder de golfbaan. RCV betoogt dat het college haar toezeggingen ten aanzien van het verwerven van de gronden niet is nagekomen. Door het PIP en het tracébesluit A4 wordt de realisatie van de golfbaan nu onmogelijk gemaakt, aldus RCV.

112.1. De Afdeling stelt vast dat uit de stukken en brieven die door RCV zijn genoemd blijkt dat het college niet ongenegen is medewerking te verlenen aan een initiatief van RCV om een golfbaan te realiseren, onder andere door het geven van medewerking bij het verwerven van gronden, en ook dat het college zich heeft ingezet medewerking te verkrijgen van de betrokken bestuursorganen. Uit die stukken blijkt naar het oordeel van de Afdeling echter niet dat het bevoegde gezag, in dit geval provinciale staten, hebben toegezegd zorg ervoor te dragen dat geen andere ontwikkelingen in het gebied zullen plaatsvinden dan de door RCV gewenste realisatie van een golfbaan. Provinciale staten hebben het inpassingsplan op dit punt derhalve niet in strijd met het vertrouwensbeginsel vastgesteld. De door RCV gestelde en door provinciale staten betwiste wanprestatie door de provincie en de eventuele civiele aansprakelijkheid van de provincie voor de uit die gestelde wanprestatie schieten voortvloeiende schade kan in deze procedure niet aan de orde komen. De Afdeling is niet bevoegd om over dit civielrechtelijke geschil te oordelen.

113. RCV betoogt voorts dat door gedeputeerde De Bondt in de vergadering van de Statencommissie Verkeer van 10 april 2013 namens het college toezeggingen zijn gedaan over de landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute ter hoogte van Vlietland. Volgens RCV is toegezegd dat de RijnlandRoute mooi wordt ingepast en dat effectieve geluidwerende voorzieningen voor Vlietland worden getroffen. Deze toezeggingen zijn niet nagekomen, aldus RCV. Op deze toezegging werd na deze vergadering bij de presentatie van de plannen en in de vergadering van de commissie op 19 juni 2013 al weer teruggekomen en gesteld dat geluidwerende voorzieningen niet wenselijk zijn omdat deze het open landschap verstoren. Vervolgens werd ontkend dat toezeggingen gedaan zijn over de geluidwerende voorzieningen, aldus RCV. RCV heeft dit meermaals aan de orde gesteld en betoogt dat het college een verkeerde voorstelling van zaken heeft gegeven en dat deze gang van zaken het vertrouwen in de politiek schaadt en in strijd is met een ordentelijk besluitvorming.

113.1. Vast staat dat het ontwerp-tracébesluit en het vastgestelde tracébesluit en PIP niet voorzien in de door RCV gewenste geluidwerende aarden wallen. In verschillende overleggen en bij de presentatie van de plannen is ook kenbaar gemaakt dat de door RCV gewenste geluidwallen niet worden aangelegd. In de enkele mededeling van de verantwoordelijk gedeputeerde in de Statencommissie Verkeer over een mogelijke invulling van het tracé met geluidwallen ziet de Afdeling, nog daargelaten wat de precieze strekking van die mededeling was, onvoldoende grond voor het oordeel dat door het bevoegde gezag, provinciale staten, verwachtingen zijn gewekt dat ter plaatse geluidwerende voorzieningen worden geplaatst. Provinciale staten hebben het inpassingsplan op dit punt derhalve niet in strijd met het vertrouwensbeginsel vastgesteld.

- gevolgen recreatiegebied

114. RCV voert aan dat het inpassingsplan en het tracébesluit "A4 RijnlandRoute" hadden moeten voorzien in geluidbeperkende maatregelen ten behoeve van recreatiegebied Vlietland en de recreatiewoningen die daar volgens het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan. RCV stelt in dit verband dat de erfpachtovereenkomst die zij met de provincie heeft gesloten erin voorziet dat het verschil in wetgeving tussen recreatieve en permanente bewoning wordt opgeheven. Om deze reden is het redelijk dat voor de recreatiewoningen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen alsof het normale woningen zijn, aldus RCV.

114.1. Vlietland ligt nabij de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 waarin het inpassingsplan voorziet en de aansluiting van deze weg op de A4 waarin het tracébesluit "A4 RijnlandRoute" voorziet.

In het akoestisch onderzoek van het inpassingsplan staat dat Vlietland binnen de invloedssfeer van de verbindingsweg ligt, maar dat uit de berekeningen volgt dat de geluidbelasting vanwege deze weg beperkt is. Volgens figuur 5.16 ondervindt een deel van de oostelijke zijde van het gebied een geluidbelasting van meer dan 49 dB of hoger, waarbij het gedeelte van het gebied waar de recreatiewoningen zijn toegestaan maximaal 54 dB ondervindt. In het akoestisch onderzoek staat dat vanwege de beperkte geluidbelasting op Vlietland geen aanvullende maatregelen voor het gebied zijn onderzocht.

In het "Deelrapport specifiek" voor de A4 staat dat binnen het onderzoeksgebied een aantal niet-geluidgevoelige objecten aanwezig is waarvoor het van belang is de toekomstige geluidbelasting te beoordelen. Hiertoe behoort recreatiegebied Vlietland. Aan de zuidoostzijde daarvan ontstaat een kleine toename van bijna 1 dB, doordat de A4 daar iets dichterbij komt te liggen. Dit is als aanvaardbaar beoordeeld omdat het om een zeer geringe toename van de geluidbelasting gaat. Verder van de A4 af neemt de geluidbelasting af. Bij de camping is sprake van een afname van de geluidbelasting en een waarde van 47 dB of minder, aldus het rapport.

114.2. Niet in geschil is dat op het terrein van RCV slechts recreatiewoningen mogen worden gebouwd. Reeds om deze reden hebben provinciale staten en de minister, gelet op artikel 1 van de Wet geluidhinder respectievelijk artikel 11.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer, gelezen in verbinding met artikel 2, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer, de recreatiewoningen terecht niet aangemerkt als woning respectievelijk geluidgevoelig object. Aan deze wettelijke vereisten doet de door RCV genoemde overeenkomst, wat daarvan ook zij, niet af.

Gelet op de hiervoor weergegeven bevindingen van de akoestische onderzoeken zijn de akoestische gevolgen van het inpassingsplan en het tracébesluit "A4 RijnlandRoute" niet zodanig dat provinciale staten en de minister in redelijkheid hadden moeten voorzien in geluidbeperkende maatregelen ten behoeve van de voorziene recreatiewoningen.

115. RCV betoogt dat de recreatieve waarden van het recreatiegebied worden aangetast door het PIP en het tracébesluit A4. De bereikbaarheid van het gebied wordt eveneens aangetast. De leefbaarheid bij de verblijfsrecreatieve voorzieningen in Vlietland neemt volgens RCV af en de geplande ontwikkeling van 223 recreatiewoningen wordt beperkt door de verwachte overlast. RCV acht de gekozen maatregelen, zoals de verlenging van de tunnel en de aanleg van wallen op de kanteldijk geen adequate maatregelen om de negatieve effecten voor Vlietland tegen te gaan. Zij betoogt dat aanvullende maatregelen nodig zijn die de viaducten van knooppunt Hofvliet aan het zicht van de recreanten in Vlietland onttrekken en hen beschermen tegen geluid, stof, licht en stank. RCV betoogt dat de € 9 miljoen die is bespaard door het opschuiven van de A4 richting Vlietland geïnvesteerd had moeten worden in de landschappelijke inpassing. Volgens haar wordt ten onrechte gesteld dat de verlenging van de tunnel de ruimtelijke inpassing ten goede komt, terwijl de reden voor de verlenging volgens haar gelegen is in het voorkomen van schade aan woningen en het voorkomen van lekkage uit het Rijnschiekanaal.

RCV betoogt dat het inpassingsplan had moeten voorzien in afscherpende voorzieningen. RCV wenst deze in de vorm van aarden geluidwallen die Vlietland afscherpen. Zij meent dat deze landschappelijk inpasbaar zijn, omdat van een open landschap op de grens met Vlietland geen sprake is. Tussen de Oostvlietpolder en Vlietland staan namelijk al hoge bomenrijen waarin de aarden wallen kunnen overgaan. RCV verzet zich tegen de kap van deze bomen ten behoeve van de windvang van de molen "Zelden van Passe".

115.1. Provinciale staten en de minister stellen dat het landschapsplan, dat in de Inpassingsvisie, Landschapsplan is opgenomen, de basis vormt voor het nog op te stellen "Esthetisch Programma van Eisen", dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van het project en het contract met de aannemer. In het landschapsplan is onder andere een dichte zoombeplanting opgenomen die dient om het zicht vanaf Vlietland op de weg te ontnemen. De verdiepte ligging is met de tunnelwand iets verhoogd gesitueerd in het landschap. Deze verhoging wordt door middel van een talud ingepast. De inpassing van het knooppunt Hofvliet is eveneens in het landschapsplan beschreven. Het knooppunt is zo compact mogelijk vorm gegeven om zoveel mogelijk open polder te behouden.

Provinciale staten en de minister betogen dat de hoge populieren langs de Hofvlietweg in het noordoosten van Vlietland moeten worden gekapt vanwege de realisatie van het knooppunt Hofvliet en niet ten behoeve van de windvang van de molen "Zelden van Passe". Het kappen leidt volgens de minister overigens wel tot een betere windvang. Op de overgang tussen Vlietland en de Oostvlietpolder ten noorden van Vlietland worden hoge bomen vervangen door een mantelzoomvegetatie met een natuurlijke uitstraling. Hiermee wordt het zicht op de RijnlandRoute vanuit het recreatiegebied Vlietland ontnomen, aldus provinciale staten en de minister. Deze maatregel past volgens hen binnen het "beheerplan recreatiegebied Vlietland" van 23 juli 2013, van Oranjewoud dat in opdracht van de provincie Zuid-Holland is opgesteld. De minister en provinciale staten betogen dat met het inpassingsplan de landschappelijke inpassing en de beperking van het zicht op de RijnlandRoute voldoende is gewaarborgd.

115.2. In hetgeen RCV heeft aangevoerd ziet de Afdeling gelet op het landschapsplan en het open karakter van de polder geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten en de minister zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat het tracébesluit en het inpassingsplan tot een zodanige aantasting van het recreatiegebied Vlietland leidt dat zij niet tot deze besluiten hadden kunnen komen.

- recreatieve waarde fietspad

116. RCV betoogt dat het huidige vrij liggende fietspad vanwege de verplaatsing van de Hofvlietweg wordt vervangen door een fietspad langs de drukke nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en A4. Dit maakt het fietsen over dit fietspad volgens haar onaantrekkelijk.

116.1. De minister stelt dat aan de noordzijde van de aangepaste Hofvlietweg een vrijliggend fietspad komt te liggen dat ter hoogte van km 35,7 over 't Vogelhoff wordt geleid. Vanaf de Hofweg sluit de fietsverbinding via de fietstunnel onder de A4 op het fietspad langs de Hofvlietweg aan. Daarmee blijft volgens de minister de bestaande fietsverbinding behouden. Verder wijst de minister erop dat het fietspad in de huidige situatie ligt tussen de Hofvlietweg en de A4 en dat dit pad in de nieuwe situatie aan de polderzijde van de Hofvlietweg zal zijn gesitueerd. Volgens de minister is het toekomstige fietspad attractiever dan het huidige fietspad.

116.2. In hetgeen RCV heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten en de minister wat het betrokken fietspad betreft de daarbij betrokken belangen niet op een evenwichtige wijze heeft afgewogen.

- schade

117. RCV stelt dat zij tientallen miljoenen euro's schade zal lijden als gevolg van de RijnlandRoute. Het betreft volgens haar schade aan de 18 exploitaties die er nu in Vlietland zijn en schade als gevolg van het niet of in het beste geval in een andere - minder rendabele - vorm kunnen realiseren en exploiteren van 21 nieuwe exploitaties ter waarde van ongeveer € 100 miljoen. Een ter zake deskundig bureau zal de exacte schade bepalen en daarover te rapporteren, aldus RCV. Bij het bepalen van de schade dient volgens haar ook rekening te worden gehouden met 28 jaar werk van RCV, contracten die zijn gesloten voor de duur van 100 jaar, exploitatiemogelijkheden die zijn voorzien in deze contracten, de realisering van 223 recreatiewoningen en ander exploitaties die in het geding zijn, geplande investeringen, concreet gepland en overeengekomen met de overheid, en exploitatie en winstpotentie die (grotendeels) niet realiseerbaar zijn.

117.1. Provinciale staten stellen dat door de provincie bij akte van 19 juni 1986 een perceel met een afmeting van 11 hectare aan RCV in erfpacht is uitgegeven. Nadien zijn diverse andere delen van Vlietland door de provincie aan RCV in erfpacht of huur uitgegeven, waarop door of vanwege RCV diverse recreatieve voorzieningen zijn gerealiseerd en worden geëxploiteerd. In 2006 hebben partijen een overeenkomst tot vestiging van een erfpachtrecht betreffende het recreatiegebied Vlietland gesloten ter zake van een complex bestaande uit grond en water van ongeveer 44 ha. Dit erfpachtrecht zou tevens de delen omvatten die RCV ingevolge reeds gesloten huurovereenkomsten in gebruik en exploitatie heeft; het zakelijk recht van erfpacht is nog niet gevestigd.

Volgens provinciale staten is voor de aanleg van de RijnlandRoute slechts een klein gedeelte van de grond nodig dat is begrepen in de erfpachtovereenkomst; te weten het meest noordoostelijke puntje. De daaruit voortvloeiende schade komt voor vergoeding in aanmerking. De provincie heeft inmiddels aan Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (hierna: de SAOZ) verzocht deze schade te begroten. Voor schade die RCV overigens meent te lijden als gevolg van de RijnlandRoute kan RCV een verzoek tot nadeelcompensatie of planschade indienen. Die schade, waarvoor een claim is ingediend, is volgens provinciale staten beperkt.

Provinciale staten wijzen nog erop dat RCV zelf niets exploiteert, dat zij de aan haar in erfpacht uitgegeven gronden in ondererfpacht heeft uitgegeven en dat die gronden door ondererfpachters worden geëxploiteerd. Die ondererfpachters hebben geen beroep ingesteld.

118. Provinciale staten hebben rekening gehouden met de schade die RCV kan lijden als gevolg van het niet langer in erfpacht kunnen uitgegeven van gronden die volgens RCV eerder aan RCV in erfpacht zouden worden uitgegeven. De provincie heeft de SAOZ verzocht de schade te begroten. Gelet op de ligging van het recreatieterrein en de RijnlandRoute kan niet worden uitgesloten dat Vlietland voor recreanten minder aantrekkelijk wordt en dat RCV als gevolg hiervan eveneens vermogensschade zal kunnen lijden. RCV heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat deze schade dusdanig omvangrijk zal zijn dat haar bedrijfsvoering in gevaar komt. Eventuele overige schade heeft RCV niet onderbouwd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten en de minister geen zwaarder gewicht hebben mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van de RijnlandRoute zijn gemoeid dan aan het belang van RCV gevrijwaard te blijven van schade als gevolg van deze ontwikkeling.

D.15.19 STICHTING BCB

119. Stichting BCB richt zich tegen de aanduiding "tunnel" die ten behoeve van de verbindingsweg tussen de A4 en A44 in het inpassingsplan is opgenomen. De tunnel is voorzien onder buitenplaats Berbice in Voorschoten, een rijksmonument waarvan Stichting BCB eigenaar is. Stichting BCB vreest schade aan het hoofdhuis op de buitenplaats. Zij stelt dat volgens een rapport van Grontmij, waarvan een gedeelte door de provincie is verstrekt, zogenoemde differentiële bodemdaling kan ontstaan: bodemdaling die aan één kant van het hoofdhuis optreedt maar aan de andere kant niet. Volgens de stichting is onduidelijk wat hiervan de gevolgen zijn voor het hoofdhuis, omdat maar weinig bekend is over de fundering. De stichting vindt tevens onduidelijk waarom de tunnel niet recht onder het hoofdhuis is voorzien maar slechts onder een klein gedeelte daarvan. De stichting stelt voorts dat volgens het rapport van Grontmij trillingeffecten van het boren van de tunnels kunnen ontstaan. Volgens de stichting hadden provinciale staten haar in de gelegenheid moeten stellen het onderzoek van Grontmij en de te verwachten effecten op het hoofdhuis te laten beoordelen door een deskundige. Voorts stelt Stichting BCB dat de bomen op de buitenplaats mogelijk beschadigd raken als de grondwaterstand wijzigt door de aanleg van de tunnel. Hier hebben provinciale staten onvoldoende oog voor gehad, aldus de stichting.

119.1. Provinciale staten stellen dat bij de keuze voor de locatie en diepte van de tunnel als uitgangspunt gold dat het wegalignment aan de vereisten voldoet en dat het risico op schade aan gebouwen minimaal is. Een verplaatsing waarbij de tunnel niet gedeeltelijk maar in het geheel onder het hoofdhuis op de buitenplaats zou worden aangelegd was om deze reden niet mogelijk, aldus provinciale staten. Provinciale staten stellen dat gelet ook op het nader rapport van Grontmij van 20 januari 2015 schade aan het hoofdhuis van buitenplaats Berbice als gevolg van zettingen niet valt te verwachten. Niettemin zal het pand volgens provinciale staten voorafgaand aan de aanleg van de boortunnel worden geïnspecteerd en zal adequate monitoring plaatsvinden tijdens de werkzaamheden aan de boortunnel. Indien nodig wordt op basis van de resultaten van de monitoring het

uitvoeringsproces direct aangepast om schade aan de buitenplaats te voorkomen. Provinciale staten stellen voorts dat de ervaring met andere tunnelprojecten leert dat trillingen vanwege het proces van tunnelboren verwaarloosbaar zijn. Zij wijzen er in dit verband op dat de tunnel op -27 m NAP komt. Ter zitting hebben provinciale staten medegedeeld dat in overleg met Stichting BCB nader onderzoek heeft plaatsgevonden en dat daaruit is gebleken dat trillingseffecten niet te verwachten zijn. Wat mogelijke effecten op de grondwaterstand betreft, stellen provinciale staten dat de tunnel zich bij de buitenplaats bevindt in het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Daarnaast is de stroomrichting van het grondwater ter plaatse parallel aan de lengterichting van de tunnel. Uit de uitgevoerde geohydrologische modelberekeningen blijkt dat in de definitieve situatie daarom geen grondwaterstandsveranderingen optreden, aldus provinciale staten.

119.2. In het rapport "Belendingen RijnlandRoute, Klasse indeling panden en invloedsbepaling" van Grontmij van 20 januari 2015 staat dat het hoofdgebouw van buitenplaats Berbice op staal is gefundeerd (strokenfundering) en bestaat uit metselwerk. Het is volgens het rapport aannemelijk dat dit type gebouwen op zandruggen zijn geplaatst. Dit zal echter pas na aanvullend onderzoek zeker zijn. Voor de toetsing van een fundering op staal wordt gebruikgemaakt van de theorie van Skempton en MacDonald. Voor de toetsing van een fundering op staal is aangehouden dat de maximaal toelaatbare relatieve rotatie als gevolg van de zettingstrog niet meer dan 1:500 dient te bedragen. In de internationale literatuur worden tevens geavanceerdere methoden op basis van relatieve rotaties in combinatie met horizontale rek gebruikt. Dit type onderzoeken moet worden uitgevoerd in de fase van het definitief ontwerp en eventueel uitvoeringsontwerp. Voor de globale beschouwing in het rapport is alleen uitgegaan van een beoordeling op basis van relatieve rotatie volgens de theorie van Skempton en MacDonald. Ook voor de fundering op palen is deze theorie aangehouden. Uit de berekeningen volgt dat de vervormingen van het landhuis Berbice als gevolg van de passage van de boortunnel binnen de gestelde grenzen blijven. Het is voor dit pand op voorhand niet noodzakelijk om in ingrijpende maatregelen te voorzien. Het pand zal van tevoren moeten worden geïnspecteerd en er moet een adequate monitoring plaatsvinden ten tijde van de passage van de boormachine. Tijdens de ontwerpfase moet een analyse worden gemaakt van eventueel te treffen maatregelen indien de effecten onverwachts groter blijken, aldus het rapport van Grontmij.

In het rapport van Grontmij wordt voorts ingegaan op mogelijke trillingseffecten bij de realisering van de RijnlandRoute. Er staat niet dat bij het hoofdhuis van Berbice schade valt te verwachten als gevolg van trillingen.

119.3. In het "Deelrapport Water TB's/PIP RijnlandRoute" van Tauw van 12 november 2014 staat dat op basis van de grondwatermodelstudie wordt geconcludeerd dat de geboorde tunnel niet leidt tot veranderingen van de grondwaterstand. De afsluiting van het eerste watervoerende pakket is relatief gering, waardoor grondwater om de tunnelbuis kan stromen. Bovendien is de grondwaterstroming parallel aan de tunnel, aldus het rapport.

119.4. In het gedeelte van het rapport van Grontmij dat Stichting BCB heeft overgelegd wordt in algemene zin uiteengezet in hoeverre zettingen zijn te verwachten als gevolg van de aanleg van de tunnel in het plangebied, maar wordt niet ingegaan op de gevolgen hiervan voor het hoofdhuis van buitenplaats Berbice. Zoals hiervoor is weergegeven, wordt in de bijgewerkte versie van dit rapport van 20 januari 2015 wel ingegaan op de gevolgen voor het hoofdhuis en wordt geconcludeerd dat op voorhand geen schade valt te verwachten. In hetgeen Stichting BCB heeft aangevoerd, heeft de Afdeling geen aanknopingspunten gevonden om te twijfelen aan de juistheid van deze conclusie. Voor zover de stichting niet overtuigd is van de volledigheid of juistheid van de bevindingen van Grontmij, had het op haar weg gelegen dit al dan niet aan hand van een contra-expertise met concrete feiten en omstandigheden te adstrueren. Anders dan Stichting BCB kennelijk veronderstelt, waren provinciale staten niet verplicht hiervoor middelen ter beschikking te stellen.

Wat betreft mogelijke trillingseffecten is de Afdeling van oordeel dat de voorhanden gegevens geen aanleiding geven voor het oordeel dat hiervan schade valt te verwachten voor het hoofdhuis van buitenplaats Berbice.

Uit het hiervoor aangehaalde rapport van Tauw volgt dat de geboorde tunnel niet leidt tot veranderingen van de grondwaterstand. Ook op dit punt volgt de Afdeling Stichting BCB niet nu zij niet nader heeft onderbouwd waarom moet worden getwijfeld aan de juistheid van de bevindingen in dit rapport.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten hun besluit wat betreft de aanduiding "tunnel" niet met de vereiste zorgvuldigheid hebben voorbereid en na afweging van de belangen van Stichting Bernice niet in redelijkheid hadden kunnen nemen.

D.15.20 UNIVERSITEIT LEIDEN

120. Universiteit Leiden voert aan dat zij door de voorziene verlegging van de ontsluitingsweg van het gebied Nieuw-Rhijngeest Zuid in haar plannen voor de ontwikkeling van het Bio Science Park wordt belemmerd. Ter zitting heeft zij toegelicht dat door de verlegging van de ontsluiting de kavels op dit terrein kleiner worden en daardoor minder makkelijk uitgeefbaar zijn. Het verleggen van de ontsluitingsweg is niet nodig, aldus Universiteit Leiden.

120.1. Provinciale staten stellen dat de aansluiting Nieuw-Rhijngeest moet worden verplaatst in verband met de reconstructie van de aansluiting Leiden-West. Indien de aansluiting Nieuw-Rhijngeest op de locatie zou komen die Universiteit Leiden wenst, dan zou de rijkstrook van deze aansluiting tot de Torenvlietbrug fors moeten worden ingekort, hetgeen vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet aanvaardbaar is. Daarnaast zouden nog andere negatieve effecten optreden, waaronder een vermindering van de doorstroming, grotere kans op sluipverkeer en een minder overzichtelijkere aansluiting, aldus provinciale staten.

120.2. Hetgeen Universiteit Leiden heeft aangevoerd, geeft de Afdeling geen grond om te twifelen aan de verkeerskundige bezwaren die provinciale staten naar voren hebben gebracht tegen het niet verplaatsen van aansluiting Nieuw-Rhijngeest. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten het inpassingsplan wat betreft deze aansluiting niet in redelijkheid hebben kunnen vaststellen.

D.15.21 [appellant sub 35]

121. [appellant sub 35] heeft een melkveebedrijf aan de [locatie 11] in Leiden. Hij vreest dat hij zijn bedrijf zal moeten staken als gevolg van het inpassingsplan. Zo is een deel van zijn gronden niet langer voor agrarische doeleinden bestemd, maar voor doeleinden die verband houden met de RijnlandRoute. [appellant sub 35] stelt dat het inpassingsplan op enkele punten anders had kunnen worden vormgegeven, waardoor minder van zijn gronden nodig zijn. Zo kan volgens [appellant sub 35] het dienstengebouw voor de tunnel kleiner gemaakt worden. Ook is het nieuwe fietspad nabij zijn gronden volgens [appellant sub 35] niet nodig. Verder zou de verbinding met de A4 kunnen worden beperkt tot één verdiept aangelegde verbindingsboog. [appellant sub 35] stelt dat zijn huiskavel na de realisering van het inpassingsplan nog maar 7,5 ha groot is, terwijl voor het bedrijf met 76 melkkoeien minimaal 15 ha noodzakelijk is.

[appellant sub 35] stelt dat hij niet alleen gronden kwijtraakt, maar dat daarnaast de overblijvende gronden in waarde zullen verminderen. Ook vreest hij schade aan de gebouwen die op zijn perceel staan, omdat die niet zijn onderheid. Hier moet een nulmeting naar worden gedaan. Tevens vreest [appellant sub 35] negatieve effecten op de waterhuishouding van zijn gronden als gevolg van de verplaatsing van het gemaal van de Oostvliet-, Hof- en Spekpolde. [appellant sub 35] wil dat de veranderingen aan het watersysteem en mogelijke levering van compensatiegronden minimaal één jaar voor de aanleg van de weg worden gerealiseerd.

[appellant sub 35] heeft ter zitting toegelicht dat zijn betoog wat betreft de ontsluiting van zijn bedrijf enkel nog de wens betreft deze te voorzien van een afsluitbaar hek. Deze toegangsweg valt deels samen met de nieuwe ontsluitingsweg voor de locatie van de Gasunie.

121.1. Provinciale staten stellen dat indien gronden benodigd zijn voor de RijnlandRoute deze op onteigeningsbasis zullen worden verworven op basis van volledige schadeloosstelling. De provincie is met [appellant sub 35] in overleg over de aankoop van 13 ha grond. Hierbij wordt besproken of compensatie in de vorm van grond mogelijk is. Provinciale staten stellen voorts dat in het inpassingsplan niet onnodig gronden van [appellant sub 35] ten behoeve van de RijnlandRoute zijn bestemd. Het dienstengebouw moet volgens provinciale staten vanwege zijn functie boven de tunnel te zijn gesitueerd. Tevens dient het gebouw bereikbaar te zijn, parkeermogelijkheden te hebben en in het landschap te worden ingepast. Het nieuwe fietspad zal dienen als recreatieve fietsverbinding vanuit Zoeterwoude, onder de A4 door, richting Vlietland en de Vliet. Het vervangen van

de fly-overs bij de aansluiting op de A4 door twee ondergrondse wegverbindingen is uit technisch oogpunt praktisch niet mogelijk. Het aanleggen van één ondergrondse verbinding levert in vergelijking maar weinig voordelen op tegen de aanzienlijke meerkosten, aldus provinciale staten.

Volgens Provinciale staten zal mogelijke schade voor [appellant sub 35] in ieder geval voor vergoeding in aanmerking komen in de vorm van schadeloosstelling voor de verwerving van de gronden. Eventuele overblijvende schade kan voor vergoeding in aanmerking komen als een tegemoetkoming in planschade of nadeelcompensatie. Wat betreft mogelijke schade aan de gebouwen op het perceel van [appellant sub 35] stellen provinciale staten dat de aannemer verplicht is voorafgaand aan de werkzaamheden nulmetingen uit te voeren. De aanpassingen aan het watersysteem zullen volgens de watervergunning gereed dienen te zijn voordat het huidige gemaal wordt afgesloten. Verder zullen provinciale staten zich ervoor inspannen eventuele compensatiegronden tijdig aan [appellant sub 35] beschikbaar te stellen.

Provinciale staten stellen dat het afsluitbare hek onderdeel is van het overleg dat met hem wordt gevoerd en zijn bereid daaraan mee te werken.

121.2. Hetgeen [appellant sub 35] heeft aangevoerd biedt geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten bij afweging van de belangen van [appellant sub 35] niet in redelijkheid een deel van zijn gronden ten behoeve van de RijnlandRoute hebben kunnen bestemmen. [appellant sub 35] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de uitvoering van het inpassingsplan ertoe leidt dat hij zijn bedrijf zal moeten staken. In dit verband acht de Afdeling van belang dat met [appellant sub 35] wordt overlegd over compensatie van gronden en dat hiervoor gronden beschikbaar zijn aansluitend aan en in de nabijheid van de gronden die [appellant sub 35] thans voor zijn bedrijf gebruikt. Dit tegen de achtergrond dat [appellant sub 35] voor eventueel verlies van gronden financieel volledig zal worden gecompenseerd.

Voor zover [appellant sub 35] vreest voor schade aan gronden en gebouwen op zijn perceel overweegt de Afdeling het volgende. Provinciale staten hebben gesteld dat de aannemer verplicht is om de door [appellant sub 35] gewenste nulmeting van de staat van de gebouwen uit te voeren. Wat de verplaatsing van het gemaal betreft, hebben provinciale staten ter zitting gesteld dat dit in overleg met het hoogheemraadschap gebeurt en dat het hoogheemraadschap te kennen heeft gegeven in de verplaatsing geen risico's te zien. Tevens hebben provinciale staten gemeld dat de waterhuishouding zal worden gemonitord en dat, indien nodig, maatregelen zullen worden getroffen. Voorts merkt de Afdeling op dat artikel 6.1. van de Wro in samenhang met artikel 6.6 van de Wro voorzien in een tegemoetkoming voor eventuele schade wat betreft waardedaling van de woning en gronden als gevolg van het inpassingsplan. Voor zover de schade niet voor vergoeding in aanmerking komt voor vergoeding op grond van artikel 6.1 van de Wro, kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden ingediend.

Wat betreft het bestemmingsvlak voor het dienstengebouw voor de tunnel ziet de Afdeling in de stellingen van [appellant sub 35] geen aanleiding om eraan te twijfelen dat dit vlak is bepaald door de onlosmakelijke samenhang met de tunnelfunctie, de bereikbaarheid en de beschikbaarheid van parkeergelegenheid. Hetzelfde geldt voor het fietspad en de aansluiting van de N434 op de A4 nu [appellant sub 35] geen feiten of omstandigheden heeft gesteld die doen twijfelen aan de juistheid van hetgeen provinciale staten hebben gesteld over de nieuwe recreatieve verbinding vanuit Zoeterwoude richting Vlietland en de Vliet en de beperkte voordelen en aanzienlijke meerkosten van de aanleg van één ondergrondse verbinding.

D.15.22 [appellant sub 36] EN [appellant sub 44]

122. [appellant sub 36] en [appellant sub 44] betogen dat het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" het uitzicht vanaf hun percelen aan de [locatie 12] respectievelijk [locatie 13] in Valkenburg op onaanvaardbare wijze aantast omdat de tweede brug over de Oude Rijn tegen de grens van het perceel van [locatie 14] komt te liggen. [appellant sub 36] en [appellant sub 44] vrezen waardevermindering van hun woningen. Zij voeren in dat verband nog aan dat het onzorgvuldig is dat niet is gekeken naar een reële uitkoopmogelijkheid.

122.1. De woning van [appellant sub 36] staat thans op een afstand van ongeveer 51 m van de bestaande brug in de A44, die van [appellant sub 44] op een afstand van ongeveer 84 m. De RijnlandRoute voorziet in een nieuwe brug over de Oude Rijn op een afstand van ongeveer 28,5 m van de woning van [appellant sub 36] en op een afstand van ongeveer 61,5 m van de woning van [appellant sub 44]. De minister en provinciale staten erkennen dat de aanleg van dit nieuwe viaduct een verandering met zich meebrengt van de woonomgeving van [appellant sub 36] en [appellant sub 44], maar volgens hen zijn de gevolgen daarvan niet zodanig dat er aanleiding was om tot het amoveren van de woningen over te gaan. De Afdeling acht dit standpunt niet onredelijk. In zoverre ziet de Afdeling, anders dan [appellant sub 36] en [appellant sub 44], niet dat het onzorgvuldig is dat de minister uitkoop niet heeft overwogen.

123. Omdat de nieuwe brug op kortere afstand van hun woningen zal zijn gesitueerd, zal het uitzicht van [appellant sub 36] en [appellant sub 44] worden aangetast. Dit kan van invloed zijn op de waarde van hun woningen. De minister heeft naar het oordeel van de Afdeling echter in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de RijnlandRoute boven de belangen van [appellant sub 36] en [appellant sub 44] bij het behoud van de huidige situatie. Hierbij merkt de Afdeling op dat artikel 22 van de Tracéwet voorziet in een vergoeding van eventuele schade.

D.15.23 [appellant sub 37]

124. [appellant sub 37] is eigenaar van de woning en aangrenzende gronden aan de [locatie 1] te Leiden. Zij richt zich tegen het verbreden van de N206/Europaweg nabij deze gronden. Zij stelt dat de exploitatiemogelijkheden van haar gronden worden beperkt. In dit verband wijst zij erop dat bij de afrit Vlietweg een waterberging is voorzien. Onduidelijk is hoe het waterniveau hiervan geregeld blijft. [appellant sub 37] stelt dat wisselende waterniveaus schadelijk zijn voor de exploitatie van haar gronden voor tuinbouw. Ook zou haar woning beschadigd kunnen raken. Tevens vreest [appellant sub 37] dat haar plannen voor de bouw van een tweede woning door het inpassingsplan negatief worden beïnvloed. [appellant sub 37] pleit ten slotte ervoor om de woning [locatie 2] weg te bestemmen opdat het wegontwerp kan worden gewijzigd en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.

124.1. Volgens provinciale staten is de verbreding van de watergang vanaf de Vlietweg aan de kant van de Europaweg nodig opdat wat betreft de waterhuishouding kan worden voldaan aan de Keur. De verbreding dient tevens als bijdrage aan de watercompensatie. Provinciale staten stellen dat de omgevingsvergunning voor een woning op het naast de woning van van [appellant sub 37] gelegen perceel op 16 maart 2015 is geweigerd door de gemeente Leiden. Ook de gevraagde vergunning voor de uitrit op de Europaweg is geweigerd. Provinciale staten streven ernaar de gronden via minnelijke verwerving te verkrijgen en indien dat niet mogelijk is, zullen deze met volledige schadeloosstelling onteigend worden.

124.2. Gelet op de door provinciale staten gegeven toelichting, is de waterberging nodig om te kunnen voldoen aan de Keur van het waterschap. Het waterniveau wordt echter niet door het inpassingsplan geregeld. [appellant sub 37] heeft niet geconcretiseerd hoe de realisering van de waterberging kan leiden tot schade aan haar gronden, de exploitatiemogelijkheden daarvan of aan de daarop staande woning. Zij heeft voorts niet aannemelijk gemaakt dat het inpassingsplan in de weg staat aan de door haar gewenste tweede woning. Hetgeen [appellant sub 37] heeft aangevoerd, geeft de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het inpassingsplan in zoverre voor [appellant sub 37] onevenredige nadelige gevolgen met zich brengt.

125. [appellant sub 37] betoogt voorts dat het inpassingsplan in onvoldoende parkeerplaatsen voorziet. In dat kader voert zij aan dat er parkeeroverlast zal ontstaan in haar omgeving, omdat bij Brasserie Cronesteyn aan de Vlietweg 2 te Leiden parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Nu de verkeersintensiteit op de Europaweg zal toenemen, zal dit volgens haar leiden tot een toename van bezoekersaantallen van Brasserie Cronesteyn en de recreatieve functies in de Oostvlietpolder en derhalve tot meer parkeerbehoefte. Er is volgens haar ten onrechte geen parkeeronderzoek uitgevoerd.

125.1. Provinciale staten stellen dat voor de verbreding van de Europaweg een stuk grond ten westen van de huidige Europaweg nodig is. Dit stuk wordt in de huidige situatie mede gebruikt als parkeerterrein ten behoeve van Brasserie Cronesteyn. Daar kunnen ongeveer 18 auto's staan. Als gevolg van het inpassingsplan vallen ongeveer vijf parkeerplaatsen weg. Dit kan volgens provinciale staten echter worden opgevangen ten zuiden van de bestaande parkeerlocatie, waarmee het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft.

125.2. In hetgeen [appellant sub 37] heeft gesteld, heeft de Afdeling geen aanknopingspunten gevonden om te twifelen aan de juistheid van de toelichting van provinciale staten over de mogelijke compensatie van de parkeerplaatsen niet bestreden. In zoverre was nader onderzoek naar de parkeersituatie dan ook niet nodig. Ook het enkele feit dat het inpassingsplan ertoe zal leiden dat op de Europaweg meer verkeer zal rijden, geeft naar het oordeel van de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten nader onderzoek hadden moeten doen naar de parkeersituatie aan de Vlietweg in Leiden. Om deze redenen faalt het betoog.

D.15.24 [appellanten sub 38]

126. [appellanten sub 38], die wonen aan de [locatie 3] te Oegstgeest, betogen dat niet voorzien is in een goede landschappelijke inpassing van de in het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" voorziene westelijke op- en afrit van de aansluiting Leiden-West. Vanuit hun woning hebben zij direct zicht op het talud van deze op- en afrit en op de weg. [appellanten sub 38] stellen dat volgens de minister de bomen die thans in de omgeving staan herplant zullen worden. [appellanten sub 38] achten dat echter niet mogelijk, omdat in het vastgestelde tracébesluit tussen het talud en hun perceel is voorzien in een waterberging. Hierdoor zullen zij volledig uitzicht hebben op het talud en de weg en dreigt lichthinder van de koplampen van het motorverkeer, aldus [appellanten sub 38].

126.1. Gelet op artikel 13, eerste lid, onder d, van het tracébesluit "A44 RijnlandRoute", bezien in samenhang met de "Inpassingsvisie en landschapsplan", stelt de Afdeling met de minister vast dat tussen de woning van [appellanten sub 38] en de A44 bomen zijn voorzien. [appellanten sub 38] hebben de toelichting van de minister dat de voorziene waterberging voor deze bomen geen beletsel vormt, niet gemotiveerd betwist. De Afdeling ziet dan ook niet dat niet is voorzien in een goede landschappelijke inpassing van de in het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" voorziene westelijke op- en afrit van de aansluiting Leiden-West. Tegen die achtergrond kan evenmin worden aanvaard dat de lichthinder voor [appellanten sub 38] onaanvaardbaar zal zijn en hun uitzicht onaanvaardbaar wordt aangetast. De Afdeling ziet in hetgeen [appellanten sub 38] hebben aangevoerd daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de minister in zoverre het tracébesluit "A44 RijnlandRoute" in redelijkheid niet heeft kunnen vaststellen.

D.15.25 VV OOSTVLIETPOLDER

127. VV Oostvlietpolder betoogt dat het huidige vrij liggende fietspad vanwege de verplaatsing van de Hofvlietweg wordt vervangen door een fietspad langs de drukke nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en A4. Dit maakt het fietsen over dit fietspad onaantrekkelijk. VV Oostvlietpolder wijst erop dat het fietspad een stuk langer wordt. In paragraaf 2.6 van de toelichting bij het tracébesluit is een onjuiste weergave van de feiten gegeven, nu het hier niet gaat om een kleine aanpassing aan een fietspad, aldus VV Oostvlietpolder. Onder verwijzing naar hetgeen daarover hiervoor onder 116.2 in het kader van het beroep van RCV is overwogen over het betrokken fietspad, is de Afdeling van oordeel dat dit betoog niet slaagt.

D.15.26 VVE LOTTE BEESESTRAAT

128. VVE Lotte Beesestraat stelt dat het woon- en leefklimaat in de Lotte Beesestraat in Leiden onaanvaardbaar verslechtert als gevolg van het inpassingsplan.

128.1. Het inpassingsplan voorziet op ongeveer 85 m van de bebouwing aan de Lotte Beesestraat in een tunnelbak voor de verbindingsweg tussen de A44 en A4. Hierdoor is niet uitgesloten dat het woon- en leefklimaat in de Lotte Beesestraat verslechtert, onder meer door verlies van uitzicht. De Afdeling is van oordeel dat deze verslechtering van uitzicht op zich beschouwd niet als onaanvaardbaar kan worden aangemerkt. In aanmerking genomen dat uit het akoestisch onderzoek volgt dat bij de woningen in de Lotte Beesestraat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden, omdat op het weggedeelte dat in het tracébesluit "A44

RijnlandRoute" is voorzien asfalttype "dunne deklaag type B" wordt toegepast, ziet de Afdeling evenmin grond voor het oordeel dat de verslechtering van het uitzicht in samenhang met de mogelijke toename van geluidhinder leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat in de Lotte Beesestraat. Er bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten in zoverre niet in redelijkheid tot hun besluit hebben kunnen komen.

Het betoog slaagt.

D.16 FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

129. BV Zuiderzeehelden, Stichting Behoud Rijnland, VV Oostvlietpolder, BV Krimwijk, McDonald's, [appellant sub 36] en [appellant sub 44] betwisten de financieel-economische uitvoerbaarheid van de bestreden besluiten.

D.16.1 TOETSINGSMAATSTAF

130. De Afdeling stelt in dit verband voorop dat een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van besluiten als hier aan de orde, waaronder ook de financieel-economische uitvoerbaarheid is begrepen, slechts kan leiden tot vernietiging van zo'n besluit indien en voor zover op grond van het aangevoerde moet worden geconcludeerd dat het bevoegd gezag op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het besluit niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode.

D.16.2 ARTIKEL 3.1.6, EERSTE LID, ONDER AANHEF EN ONDER F, VAN HET BRO

130.1. BV Zuiderhelden stelt dat niet wordt voldaan aan het in 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder f, van het Bro gestelde vereiste dat in de toelichting van het PIP inzicht gegeven moet worden in de financieel-economische uitvoerbaarheid van dat plan. De Afdeling stelt vast dat dit betoog feitelijke grondslag mist nu bedoeld inzicht is te vinden in paragraaf 8.3. van de toelichting bij het PIP.

D.16.3 KOSTEN RIJNLANDROUTE

131. BV Zuiderzeehelden, Stichting Behoud Rijnland, en VV Oostvlietpolder betwisten de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

Stichting Behoud Rijnland voert in dat kader aan dat onduidelijk is hoe de meerjarige dekking van de kapitaallasten is verdeeld en dat de provincie over onvoldoende middelen beschikt om de aanleg van de RijnlandRoute te kunnen betalen. Hiervoor moeten leningen worden afgesloten waarmee volgens de Stichting Behoud Rijnland in de bestreden besluiten geen rekening mee is gehouden. Voorts is het onduidelijk of de "opdracht van de Dienst Beheer en Infrastructuur van de provincie" (hierna: DBI) is gegeven, wat de kosten zullen zijn van toekomstig beheer en onderhoud en wat het korten van het BTW-compensatiefonds betekent voor de RijnlandRoute. Bovendien staat in de provinciale begroting van 2015 dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan.

BV Zuiderzeehelden en VV Oostvlietpolder voeren aan dat een zodanig groot kapitaal is vereist, dat de provincie hierdoor in de toekomst te weinig financiële ruimte zal hebben voor andere investeringen. BV Zuiderzeehelden en VV Oostvlietpolder voeren voorts aan dat de begroting voor het onderhoud (met name voor het tunneldeel) ontoereikend is. De bijdragen van het rijk en de gemeenten voor de aanleg van de RijnlandRoute zijn weliswaar min of meer toegezegd, maar voor het beheer en onderhoud van de RijnlandRoute is slechts minimale dekking. Het beheer van de tunnel kost vanaf 2020 jaarlijks rond de 5 à 6 miljoen euro, terwijl rente en afschrijving over een periode van dertig jaar ongeveer € 20 miljoen per jaar zal bedragen. Na 2028 komen daar nog de kosten voor vervanging van de technische installaties en groot onderhoud van de tunnel bij. Deze kosten komen volledig voor rekening van de provincie. De kapitaallast hiervan is zodanig, dat de provincie jarenlang geen financiële ruimte meer zal hebben voor andere investeringen, aldus BV Zuiderzeehelden.

BV Krimwijk stelt dat de financiële onderbouwing niet dekkend is en het is de vraag of de toegezegde rijksbijdrage ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Ook de structurele onderhoudskosten op lange termijn zijn nog niet gedekt. Indien deze kosten niet geregeld en gedekt zijn, kan het inpassingsplan volgens BV Krimwijk niet worden vastgesteld.

McDonald's stelt dat het restaurant, gelegen aan de Plesmanstraat 102 te Leiden, dient te worden geamoveerd. In dat kader voert McDonald's aan dat weliswaar onderhandelingen gaande zijn over een alternatieve locatie, maar dat zolang een alternatieve locatie niet is gewaarborgd, het inpassingsplan mogelijk financieel economisch onuitvoerbaar is, omdat daarin niet is voorzien in een schadeloosstelling voor McDonald's.

[appellant sub 36] en [appellant sub 44] betwisten de economische uitvoerbaarheid van het project. In de plantoelichting ontbreekt volgens hen de kostenpost voor nadeelcompensatie en uit de stukken blijkt niet dat ten tijde van het vaststellen van de besluiten al privaatrechtelijke overeenkomsten met alle grondeigenaren zijn gesloten, of dat met onteigeningsprocedures is gestart. Zonder overeenkomsten met alle grondeigenaren en onteigeningsprocedures is er geen zicht op economische uitvoerbaarheid, aldus [appellant sub 36] en [appellant sub 44].

131.1. Provinciale staten stellen dat de aanleg van de RijnlandRoute met het beschikbaar gestelde budget binnen de planperiode kan worden gerealiseerd en dat er zelfs een overschot is op de balans. Zij wijzen op paragraaf 8.3 van de toelichting bij het inpassingsplan waarin een overzicht is opgenomen van de projectkosten en de dekking daarvan.

De kapitaallasten worden volgens provinciale staten elk jaar in de begroting van de provincie meegenomen en zijn daarmee gedekt. Bij de berekening daarvan is uitgegaan van een renteomslagpercentage van 2,94%.

De "opdracht van DBI" is opgenomen in het overzicht in paragraaf 8.3 van de plantoelichting. Het gaat om een bijdrage van € 8,7 miljoen. Normaal gesproken zou DBI werkzaamheden uitvoeren in het kader van groot onderhoud, maar deze werkzaamheden zijn nu meegenomen in het project RijnlandRoute. Door de aanleg van de RijnlandRoute en het onderhoud samen te voegen, is er minder hinder voor de weggebruiker, aldus provinciale staten. Over deze bijdrage bestaat volgens provinciale staten geen onzekerheid. De kosten van het beheer en onderhoud van nieuwe wegen komen, voor zover het niet om hoofdwegen gaat, voor rekening van de provincie. De jaarlijkse kosten bedragen € 5,6 miljoen (prijsspeil 2014) en zijn opgenomen in het Kaderbesluit Infrastructuur 2014. De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal hoofdwegenet binnen de RijnlandRoute bedragen € 2 miljoen (prijsspeil 2014), deze zijn binnen de Rijksbegroting gedekt, aldus provinciale staten.

Provinciale staten achten het BTW-compensatiefonds toereikend om de BTW over de bijdragen van de provincie en de gemeenten aan de RijnlandRoute te compenseren. Volgens provinciale staten staat nergens in de provinciale begroting 2015 dat er tekorten dreigen te ontstaan.

Ten aanzien van de beroepsgronden van McDonald's en [appellant sub 36] en [appellant sub 44] stellen provinciale staten en de minister dat zowel de kosten die gemoeid zijn met het verwerven van de benodigde gronden als eventuele kosten als gevolg van nadeelcompensatie zijn verwerkt in de kostenraming in hoofdstuk 8 van de plantoelichting en dat de financiële bijdragen toereikend zijn om die kosten te dekken.

131.2. Voor zover appellanten betogen dat er onduidelijkheid bestaat over de kosten van meerjarig beheer en onderhoud, de verdeling van de kapitaallasten en dat zij vrezen dat het voorzieningenniveau in de provincie in de toekomst onder druk komt te staan, stelt de Afdeling vast dat deze aspecten zien op de effecten van het plan op de begroting van de provincie. Hier staat niet die begroting, maar alleen de financiële uitvoerbaarheid van dit plan ter beoordeling.

In paragraaf 8.3 van de plantoelichting is de financiële verantwoording van het project RijnlandRoute beschreven. De totale projectkosten voor de RijnlandRoute bedragen € 869,1 miljoen (prijsspeil 2014). De beschikbare dekking bedraagt € 875,2 miljoen (prijsspeil 2014). Dit is € 6,1 miljoen meer dan de totale projectkosten. Voor zover BV

Krimwijk twijfelt aan de realiteitswaarde van de toegezegde Rijksbijdrage wijst de Afdeling erop dat in paragraaf 8.3 van de plandoelichting geen voorbehoud is opgenomen met betrekking tot deze bijdrage. BV Krimwijk heeft met hetgeen zij heeft aangevoerd niet aannemelijk gemaakt dat dit anders is.

In paragraaf 9.3 van de toelichting bij het TB A44 staat dat vooruitlopend op het tracébesluit is begonnen met de aankoop van voor de uitvoering van dit besluit benodigde gronden en opstallen. Dit gebeurt eerst via minnelijke verwerving en pas wanneer dat niet lukt, wordt een onteigeningsprocedure krachtens de Onteigeningswet gestart. Gelet hierop en op hetgeen verweerders ter zake hebben medegedeeld, ziet de Afdeling in hetgeen McDonald's en [appellant sub 36] en [appellant sub 44] hebben aangevoerd over onteigeningsprocedures en nadeelcompensatie geen aanleiding voor het oordeel dat verweerders op voorhand hadden moeten inzien dat het project financieel niet uitvoerbaar is. De Afdeling ziet in wat appellanten overigens hebben aangevoerd tegen het inpassingsplan evenmin aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen een periode van in beginsel tien jaar.

De betogen falen.

E. CONCLUSIE

132. Uit hetgeen hiervoor is overwogen blijkt dat de beroepen van [appellant sub 22], [appellant sub 25], [appellant sub 29], [appellant sub 2] en anderen voor zover ingesteld door [2 appellanten sub 2], de Fietsersbond en BV Vrouwenweg niet-ontvankelijk zijn.

Met uitzondering van het beroep van [appellanten sub 20] wat betreft artikel 14.4, tweede lid, van de planregels van het provinciaal inpassingsplan en het beroep van [appellant sub 24] wat betreft de omvang van de bestemming "Verkeer" in een deel van haar tuin, moet worden vastgesteld dat de beroepen van de overige appellanten niet slagen. Deze uitspraak bevat dan ook ten aanzien van alle appellanten behoudens [appellanten sub 20] en [appellant sub 24] een einduitspraak over hun beroepen tegen - voor zover voor hen aan de orde - het hogerewaardenbesluit, het inpassingsplan en beide tracébesluiten.

In het belang van een spoedige beëindiging van het geschil wat betreft [appellanten sub 20] en [appellant sub 24] ziet de Afdeling aanleiding provinciale staten op de voet van artikel 8:51d van de Awb op te dragen binnen zestien weken na het verzenden van deze uitspraak met inachtneming van rechtsoverwegingen 90.4 en 90.5, een nader besluit te nemen over artikel 14.4, tweede lid, van de planregel en met inachtneming van rechtsoverweging 109.1 de verbeelding in overeenstemming te brengen met de beoogde omvang van de bestemming "Verkeer".

Bij het nemen van een nieuw besluit behoeft geen toepassing te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. Een nieuw besluit dient op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te worden gemaakt en medegedeeld.

Ten aanzien van [appellanten sub 20] en [appellant sub 24] zal in de einduitspraak worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht. Ten aanzien van de overige appellanten bestaat voor een proceskostenvergoeding geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen van [appellant sub 2] en anderen, voor zover ingesteld namens [2 appellanten sub 2], de vereniging Fietsersbond, [appellant sub 22], [appellant sub 25], [appellant sub 29] en de vereniging Vereniging Bewoners Vrouwenweg niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 2] en anderen, voor zover ontvankelijk, [appellant sub 1], [appellante sub 3] en anderen, de vereniging Belangenvereniging Krimwijk, de vereniging Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., de vereniging Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en anderen, de vereniging Bewonersvereniging Het Wedde, de vereniging Bewonersvereniging Zuiderzeehelden, [appellant sub 9A] en [appellante sub 9B], het college van burgemeester en wethouders van Katwijk en de raad van de gemeente

Katwijk , het college van burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg, [appellante sub 13], [appellant sub 14] en anderen, [appellante sub 15], [appellant sub 16], handelend onder de naam [bedrijf], de vereniging Katwijkse Ondernemersvereniging en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Marina Rijnsburg B.V., [appellant sub 18], [appellant sub 19], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McDonald's Nederland B.V., de vereniging Vereniging Milieudefensie, [appellant sub 26A] en [appellant sub 26B], de commanditaire vennootschap Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest C.V. en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Recreatiecentrum Vlietland B.V., de stichting Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, de stichting Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen, de stichting Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder, [appellant sub 33], de publiekrechtelijke rechtspersoon Universiteit Leiden, [appellant sub 35], [appellant sub 36A] en [appellant sub 36B], [appellante sub 37A], [appellant sub 37B] en [appellant sub 37C], [appellant sub 38A] en [appellant sub 38B], de vereniging Vereniging Bewoners Vrouwenweg, de vereniging Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten, de vereniging Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, de vereniging VVE Lotte Beesestraat 65 t/m 79, de vereniging Wijkraad Stevenshof en [appellant sub 44] ongegrond;

III. draagt provinciale staten van Zuid-Holland op om binnen zestien weken na de verzending van deze uitspraak met inachtneming van hetgeen in 132 is overwogen een nieuw besluit te nemen, dit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen en dit tevens aan de Afdeling en de betrokken partijen mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. E.A. Minderhoud en mr. J.W. van de Gronden, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.R. Jacobs, griffier.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Jacobs
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 27 januari 2016

717-590-632-725.