

32 Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland e.a.

Het beroep is ingediend door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. Appellante stelt zich ten doel in het gebied Rijnland het behoud en herstel van het stedelijk leefmilieu, de natuurwaarden en het landschap te bevorderen. Het beroep is door appellante ingediend mede namens een aantal deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute. Appellante geeft niet aan om welke deelnemers het concreet gaat.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.28 (aanvullend voor appellante). De zienswijze van appellante omtrent de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.28 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44. Appellante geeft aan dat het beroep ten aanzien van het Inpassingsplan zich uitsluitend richt tegen de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44.

Beroepsgronden

- 32.1 Appellante heeft er grote moeite mee dat de RijnlandRoute in dit stadium wordt ondergebracht in drie 'bestemmingsplannen' (één inpassingsplan en twee tracébesluiten) van twee overheden (provincie en rijk). Appellante stelt dat degenen die daartegen in beroep zouden willen gaan en eventueel ook om een voorlopige voorziening zouden willen vragen, en ook de rechtspraak daardoor (wat de belanghebbenden betreft: ook financieel) zwaar worden belast, terwijl het schorsen of vernietigen van één van deze 'bestemmingsplannen' niet leidt tot het eveneens schorsen of vernietigen van de andere 'bestemmingsplannen', hoewel die andere plannen daardoor toch ook onuitvoerbaar (en onrechtmatig) zouden worden. Appellante heeft er grote moeite mee dat er geen modus is gevonden om de RijnlandRoute, die door de provincie volgens appellante in de afgelopen jaren consequent als één ondeelbaar project is gepresenteerd, in één plan (zoals bijvoorbeeld een Rijksinpassingsplan) onder te brengen.

Reactie:

Met betrekking tot de keuze om een inpassingsplan te combineren met twee tracébesluiten verwijzen verweerders naar paragraaf 4 van de Inleiding.

- 32.2 Volgens appellante is de verbinding tussen de A4 en de A44 niet nodig (net zo min als de aanpassingen aan de A4 en de A44 voor de RijnlandRoute), vormt zij veruit het

duurste onderdeel van de RijnlandRoute, lost zij de verkeersproblemen niet op, maar veroorzaakt wel grote natuur- en milieuschade. Die problemen kunnen volgens appellante veel sneller, goedkoper, effectiever en zonder grote natuur- en milieuschade worden opgelost door de andere inpassingsplan-onderdelen. Van een zware belasting van belanghebbenden is geen sprake.

Reactie:

Nut en noodzaak van het project RijnlandRoute, inclusief de verbinding tussen de A4 en de A44, zijn toegelicht in paragraaf 1 van de Inleiding.

De stelling dat de verbinding tussen de A4 en A44 grote natuur- en milieuschade veroorzaakt kan niet worden gevolgd. Mede doordat de verbinding deels wordt gerealiseerd in een verdiepte ligging en deels in een geboorde tunnel is het effect op natuur- en milieu beperkt. De resterende effecten zijn getoetst aan de geldende wettelijke kaders. Het project voldoet daaraan. Appellante geeft ook niet aan welke specifieke natuur- of milieueffecten niet aanvaardbaar zouden zijn.

32.3 Appellante verzoekt uw Afdeling de volgende documenten te beschouwen als deel uitmakend van het beroep:

1. "Zienswijze ontwerp-inpassingplan RijnlandRoute"
2. "Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)"
3. "Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)" d.d. 3 september 2012
4. "Ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute "RijnlandRoute Verbinding van belang""
5. "Onze brief over de "herziene" Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming".

Reactie:

Ad 1: Op de zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is gereageerd middels de Nota van Antwoord Inpassingsplan. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 3 van de Nota van Antwoord samengevat en per thema gerubriceerd van een antwoord voorzien. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet.

Zie (onder meer):

- AbRvS 7 december 2011, nrs. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 (inpassingsplan "Buitenring Parkstad Limburg"), r.o. 2.5.
- AbRvS 5 juni 2013, nr. 201210308/1/R1 (inpassingsplan "Randstad 380 kV-verbinding Noordring Beverwijk - Zoetermeer (Bleiswijk)"), r.o. 5 en

- AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.12.2.

Appellante geeft niet aan waarom de weerlegging van de zienswijze onjuist zou zijn. In zoverre kan de enkele verwijzing van appellante naar haar zienswijze niet leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan.

Zie AbRvS 7 december 2011, nrs. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 (inpassingsplan "Buitenring Parkstad Limburg), r.o. 2.5.

Ad 2: De "Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)" is ingediend door het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute. Wanneer het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute zich niet zou kunnen vinden in de beantwoording van zijn zienswijze, had het op zijn weg gelegen om beroep in te stellen. Vastgesteld moet worden dat het beroep van appellante weliswaar (naar appellante zelf stelt) is ingediend mede namens "een aantal van de verenigingen en stichtingen die in het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute samenwerken", maar dat het Bewonersgroepenoverleg Rijnland zelf geen beroep heeft ingesteld. Bovendien geldt ook hier dat appellante niet aangeeft waarom de weerlegging van de zienswijze onjuist zou zijn en dat de enkele verwijzing van appellante naar de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg Rijnland dus ook in zoverre niet kan leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan.

Ad 3: De "Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)" d.d. 3 september 2012 is van een reactie voorzien in de Nota van Antwoord *MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute*, onder volgnummer (B.)235 (bijlage 30 bij de Toelichting op het Inpassingsplan). Appellante geeft niet aan waarom die weerlegging onjuist zou zijn. De enkele verwijzing kan dus ook in zoverre niet leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan.

Ad 4 en 5: Appellante geeft niet op welke punten de genoemde documenten beroepsgronden bevatten. Een enkele verwijzing naar deze documenten kan aan de rechtmatigheid van de bestreden besluiten niet afdoen.

- 32.4 Appellante verzoekt de beroepschriften van Jaap van Meijgaarden, de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder en de Wijkraad Stevenshof te beschouwen als integraal opgenomen in haar beroep.

Reactie:

Op de beroepen van de door appellante genoemde (rechts)personen wordt afzonderlijk gereageerd, en wel onder nr. 22 (J. van Meijgaarden), nr. 40 (Vereniging Vrienden Oostvlietpolder), nr. 44 (Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof).

- 32.5 Appellante geeft aan dat aan haar beroepschrift een bijdrage is gehecht van Fer von der Assen en dat die bijdrage deel uitmaakt van het beroep.

Reactie:

Op de bijdrage van Fer von der Assen die achter het beroepschrift van appellante is gevoegd, wordt hierna gereageerd onder punt 32.37 t/m 32.53 van dit verweerschrift.

- 32.6 Volgens appellante bevat de toelichting op het inpassingsplan voornamelijk een procesmatige beschrijving van de door de provincie en anderen in haar opdracht geproduceerde stukken waarop de provincie haar keuze voor de RijnlandRoute heeft gebaseerd, zonder één woord te wijden aan de omvangrijke kritiek die de provincie in de loop der jaren van verschillende kanten op haar producties heeft ontvangen. Het motiveringsbeginsel houdt volgens appellante niet alleen in dat besluiten deugdelijk worden gemotiveerd, maar ook dat behoorlijk op tegenargumenten wordt ingegaan. Op rapporten die kritiek gaven op de provinciale onderbouwing van de RijnlandRouteplannen gaat de toelichting volgens appellante niet in.

Reactie:

Bijlage 28 bij de Toelichting op het Inpassingsplan vormt de Nota van Antwoord Inpassingsplan. Daarin is uitgebreid ingegaan op alle zienswijzen die omtrent het ontwerp-Inpassingsplan naar voren zijn gebracht. De stelling dat niet behoorlijk op tegenargumenten is gereageerd kan niet worden gevolgd.

- 32.7 Appellante stelt dat de algemene indruk van de toelichting op het inpassingsplan is, dat deze in hoge mate een kwalitatief karakter heeft. Bij het enige onderwerp waarover de toelichting volgens appellante kwantitatieve informatie verschaft ("resultaten verkeersprognoses") is volgens haar niet duidelijk waar de gepresenteerde cijfers nu precies voor staan en hoe men precies aan de gepresenteerde cijfers is gekomen. Overigens verschillen de verkeersintensiteiten die de provincie in de opeenvolgende rapporten presenteert voor bepaalde wegvakken volgens appellante telkens aanzienlijk zonder dat voldoende duidelijk wordt waardoor dit wordt veroorzaakt.

Reactie:

In de Toelichting op het Inpassingsplan wordt gemotiveerd om welke redenen het Inpassingsplan wordt vastgesteld. Naast de nut en noodzaak (par. 1.1 van de Toelichting) is voor elk relevant (milieu)aspect onderbouwd dat aan de geldende wet- en regelgeving wordt voldaan (hoofdstuk 6 van de Toelichting). Waar daarvoor kwantitatieve informatie noodzakelijk is, is die gegeven. Dat is niet alleen ten aanzien

van de verkeersprognoses. Zo worden concrete getallen (decibel) genoemd in het kader van de geluidbelasting, er wordt voor luchtkwaliteit getoetst aan de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en NO_2 en er wordt getoetst aan de (kwantitatieve) grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor externe veiligheid. Het is niet duidelijk welke kwantitatieve informatie appellante mist. Appellante geeft dat ook niet concreet aan.

Wat betreft de verkeersprognoses is wel degelijk duidelijk waar zij voor staan en hoe eraan is gekomen. In par. 6.1.1 (Verkeer - Aanpak) is toegelicht dat het meest recente Nederlands Regionaal Model West (NRM2013) is gehanteerd om de verkeerscijfers te genereren en is daarover een uitleg gegeven. De uitgangspunten van het verkeersmodel zijn verder toegelicht in het rapport uitgangspunten Verkeersmodel RijnlandRoute (bijlage 1 bij de Toelichting). Wat de verkeerscijfers betekenen is toegelicht in paragraaf 6.1.2 (resultaten verkeersprognoses) en 6.1.3 (Verkeerseffecten van de RijnlandRoute) van de Toelichting. Ook hier is niet duidelijk welke informatie appellante mist. Dat de verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan verschillen van eerdere cijfers komt doordat de verkeersgegevens voor het Inpassingsplan zijn gegenereerd met een ander, recenter model dan die voor het MER 2^e fase. Anders dan appellante stelt is dat wel degelijk toegelicht, en wel in par. 6.1.4 van de Toelichting ("Vergelijking uitkomsten NRM en RVMK/NRM (RLR-model MER 2e fase)").

- 32.8 Appellante stelt dat de reactie op haar zienswijze op het ontbreken van een aanvulling op het 2^e fase MER voorbij gaat aan de toezegging die gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 deed in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu, waarin zij volgens appellante zei "Er komt een aanvulling op de MER". De Nota van Antwoord en de Toelichting gaan volgens appellante bovendien voorbij aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de RijnlandRoute MER 2^e fase 2.0 (d.d. 18 oktober 2012) om een aanvulling op het MER op te stellen.

Reactie:

De stelling van appellante dat voorbij wordt gegaan aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. om een aanvulling op het MER op te stellen is niet juist. De Commissie m.e.r. heeft dit niet geadviseerd. De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd om aan te geven wat de consequenties zijn van de optimalisaties voor de alternatievenvergelijking en geeft aan dat dit kan in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de toelichting op het inpassingsplan. Voor dat laatste is gekozen. In de Toelichting is onderbouwd dat uit de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" volgt dat de ontwerpwijzigingen na de MER 2^e fase niet leiden tot een andere afweging van de alternatieven.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, par. 4.4 (onder "MER-verantwoording ontwerpwijzigingen").

De notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" is bijlage 26 bij de Toelichting.

Zie verder par. 3 van de Inleiding.

Ten aanzien van de uitlating van de gedeputeerde in de Statenvergadering van 10 april 2013 geldt het volgende. De lijn van de gedeputeerde richting provinciale staten is altijd duidelijk geweest, namelijk dat er een aanvulling op het MER wordt gemaakt als dat nodig is. In de betreffende Statenvergadering is de gedeputeerde één keer vergeten te zeggen "als dat nodig is". Dat doet er niet aan af dat het nooit de bedoeling is geweest om hoe dan ook een aanvulling op het MER te maken, ook als dat niet nodig zou zijn. Appellante kon aan deze incidentele passage dan ook niet het vertrouwen ontlenen dat een aanvulling op het MER zou worden opgesteld, laat staan het rechtens te honoreren vertrouwen. Dit geldt overigens te meer nu de gedeputeerde niet het bevoegd gezag is ten aanzien van het Inpassingsplan. Het Inpassingsplan wordt conform artikel 3.28, lid 1, van de Wro vastgesteld door Provinciale Staten.

- 32.9 Volgens appellante is een belangrijke reden om een nieuw MER of een aanvulling op het MER te laten maken, dat er na het 2^e fase MER en na de advisering van de Commissie m.e.r. daarover allerlei ontwerpaanpassingen en ook veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute hebben plaatsgevonden, als gevolg waarvan niet meer zonder meer kan worden volgehouden dat "de milieueffecten zijn gelijk gebleven of verbeterd". Aan de kwalitatieve beoordeling van de effecten van al deze veranderingen kan volgens appellante derhalve ook niet achteraf "het advies van de commissie voor de m.e.r." worden gekoppeld. De Commissie m.e.r. heeft volgens appellante over de effecten van die veranderingen helemaal niet kunnen adviseren. Appellante wijst erop dat de Commissie m.e.r. schrijft in haar "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van 29 november 2012: "Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich over de milieugevolgen van een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief geen oordeel kunnen vormen."

Reactie:

In paragraaf 3 van de Inleiding is toegelicht hoe de procedure van de m.e.r. is doorlopen en hoe is omgegaan met de ontwerpoptimalisaties die zijn doorgevoerd na de MER 2^e fase.

Het is juist dat er ontwerpaanpassingen zijn gedaan na het advies van de Commissie m.e.r. van 29 november 2012. Anders dan appellante veronderstelt heeft de

Commissie m.e.r. dit al voorzien in haar advies. In het advies schrijft de Commissie m.e.r. het volgende:

“De provincie heeft aangegeven het voornemen op onderdelen mogelijk te willen wijzigen. Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich daarom geen oordeel kunnen vormen over deze onderzoeken, de milieueffecten van een eventueel gewijzigde voorkeursalternatief alsmede de gevolgen voor de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert aan te geven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de reeds aangekondigde toelichting op het Provinciaal Inpassingsplan (MER pagina 133).”

Zie het advies van de Commissie m.e.r. *Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop* van 29 november 2012, blz. 3.

Juist over de ontwerpwijzigingen die moeten komen na het advies, adviseert de Commissie m.e.r. dus dat in de toelichting op het Inpassingsplan kan worden aangegeven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Aan dit advies is gevolg gegeven. In de Toelichting is op de ontwerpwijzigingen ingegaan. Aangegeven is dat door de doorgevoerde optimalisaties de milieueffecten lokaal deels afwijken van de in het MER 2^e fase onderzochte effecten, maar dat het in alle gevallen een verbetering van de voorspelde milieusituatie betreft, dan wel de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen zijn met de in het MER 2^e fase beschreven effecten.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, par. 4.4 (onder “MER-verantwoording ontwerpwijzigingen”).

- 32.10 Appellante stelt dat de ontwerpaanpassingen en ook de veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute niet gering zijn. Zo is in het nieuwste ontwerp onder meer de Bypass Oostvlietpolder vervallen, de as van de A4 verlegd, de aansluiting van de Europaweg en de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 veranderd (wat betreft de RijnlandRoute: van onder de A4 door naar hoog over de A4 heen), de boortunnel ten oosten van de Vliet en ten westen van de spoorlijn verlengd, de ligging van de Hofvlietweg veranderd en ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 ingrijpend veranderd. Als gevolg van een aantal aanpassingen zal het verkeer zich volgens appellante deels anders over het wegennet verdelen, waardoor – niet alleen lokaal – andere effecten kunnen ontstaan. Volgens appellante zal er bijvoorbeeld door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder meer verkeer over de Lammebrug en het Lammenschansplein afgewikkeld worden. Bovendien is het gebruik van de Oostvlietpolder volgens appellante intussen veranderd door de instelling van het

weidevogelreservaat 't Vogelhoff en moet er dus met andere effecten rekening gehouden worden.

Als gevolg hiervan kan volgens appellante niet meer worden volgehouden wat op blz. 34 van de Toelichting staat, namelijk dat: *"Door de doorgevoerde optimalisaties wijken de milieueffecten lokaal deels af van de in het MER 2e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, danwel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2e fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven zoals in het MER 2e fase beschreven niet. Een aanvulling op het MER 2e fase RLR is dan ook niet nodig."*

Reactie:

Anders dan appellante voorstelt, is er geen sprake van een groot aantal ingrijpende ontwerpaanpassingen. Na het MER 2^e fase is een aantal optimalisaties doorgevoerd. Het betreft relatief beperkte optimalisaties, die voor een belangrijk deel op verzoek van belanghebbenden zijn genomen en een positief effect hebben op de omgeving.

In de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" zijn alle wijzigingen die door appellante worden genoemd beoordeeld. In de notitie is ook aangegeven wat de aanleiding tot de diverse optimalisaties is geweest. Alle relevante milieueffecten zijn bekeken (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie, bodem en water).

Zie de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" (bijlage 26 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), hoofdstuk 3 ("Optimalisaties"). In tabel 3.1 zijn alle onderzochte optimalisaties opgesomd.

Uit de analyse volgt dat het alternatief Zoeken naar Balans zoals beschreven in het MER 2^e fase met de optimalisaties voor alle milieueffecten neutraal of beter scoort dan zonder. De vergelijking van alternatieven zoals die in het MER is uitgevoerd, verandert echter niet wezenlijk, omdat de optimalisaties vooral lokale effecten betreft.

Zie de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase", hoofdstuk 5.

Hetgeen op blz. 34 van de Toelichting is vermeld is dus wel degelijk correct.

Dat het verkeer door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder (voor een beperkt deel) anders gaat rijden, namelijk meer over het Lammenschansplein, is bij de effectbeoordeling van de optimalisaties in hoofdstuk 4 van de analyse voor de relevante milieueffecten meegenomen. Appellante noemt ook de instelling van het

weidevogelreservaat 't Vogelhoff. Hiervoor geldt in de eerste plaats dat dit geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS heeft binnen de Verordening Ruimte 2014. Bovendien ligt 't Vogelhoff in de Oostvlietpolder. Door de optimalisaties, in het bijzonder het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder, ondervindt 't Vogelhoff juist minder invloed van de RijnlandRoute.

- 32.11 Appellante wijst erop dat in de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" voor wat betreft "Milieueffecten in relatie tot MER 2^e fase" wordt aangegeven dat "volstaan wordt met kwalitatieve beschouwing". Dat wil volgens appellante zeggen, dat de milieueffecten niet zijn berekend, maar beoordeeld op basis van expert judgement. Gevolg hiervan is volgens appellante dat niet beoordeelbaar is hoe de plusjes en nulletjes in tabel 5.1 van de notitie precies tot stand zijn gekomen.

Reactie:

In de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2^e fase" is per milieuaspect onderzocht of, en zo ja op welke punten, het totaal van de optimalisaties voor het alternatief "Zoeken naar Balans" tot andere effecten leidt dan voorspeld in het MER 2^e fase. Daarbij is volstaan met een kwalitatieve beschouwing, omdat dat past bij het abstractieniveau van het MER 2^e fase in relatie tot de (relatief beperkte) wijzingen in het ontwerp. Dat betekent niet dat er geen (cijfermatige) onderbouwing van de bevindingen is. Daarvoor is in de notitie expliciet verwezen naar de onderzoeken die voor het MER 2^e fase, en het (ontwerp)inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten zijn uitgevoerd.

Zie de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase", hoofdstuk 4, 1^e alinea.

De score voor de verschillende milieuaspecten in tabel 5.1 is wel degelijk navolgbaar. Per milieuaspect is in hoofdstuk 4 een toelichting gegeven op de score. Die toelichting is duidelijk. Appellante geeft ook niet aan op welke concrete punten er onduidelijkheid zou zijn.

- 32.12 Appellante stelt dat, door geen nieuwe MER of een aanvulling op het MER te maken, er ook geen eerlijke vergelijking meer mogelijk is tussen de eerder onderzochte alternatieven en de variant Zoeken naar Balans. Nu een boortunnel voor Zoeken naar Balans mogelijk is gebleken, kan volgens appellante immers met recht de vraag worden gesteld waarom er ook geen andere boortunneltracé's zijn onderzocht.

Reactie:

In de Nota Voorkeursalternatief is het alternatief 'Zoeken naar Balans optimaal' vastgelegd. In het rapport 'RijnlandRoute nadere uitwerking' (d.d. 19 maart 2013) is de geboorde tunnel vastgelegd. De geboorde tunnel is een van de optimalisaties die, op verzoek van de omgeving, zijn doorgevoerd na het MER 2^e fase. Ten aanzien van deze optimalisaties adviseert de Commissie m.e.r. om aan te geven wat de consequenties hiervan zijn voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Dat is gebeurd in de Toelichting en de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase". De conclusie is dat het alternatief Zoeken naar Balans zoals beschreven in het MER 2^e fase met de optimalisaties voor alle milieueffecten neutraal of beter scoort dan zonder. Anders dan appellante stelt kan daarmee wel degelijk een conclusie worden getrokken over de vergelijking van de alternatieven. Zoals in de Toelichting is aangegeven verandert de vergelijking van alternatieven zoals die in het MER is uitgevoerd niet wezenlijk, omdat de optimalisaties vooral lokale effecten hebben. En doordat de effecten van de optimalisaties neutraal of positief zijn, is er alleen maar extra reden om "Zoeken naar Balans" te verkiezen boven de andere alternatieven.

Zie par. 3 van de inleiding van dit verweerschrift voor een verdere toelichting op dit punt.

De Commissie m.e.r. adviseert niet om ook andere boortunneltracés te onderzoeken. Daarvoor was ook geen reden. Met de optie om een boortunnel te realiseren komen geen andere redelijkerwijs te onderzoeken tracés beschikbaar.

- 32.13 Appellante is het oneens met de conclusie van de landsadvocaat in de brief van 27 november 2014 aan het projectbureau RijnlandRoute, dat *"er op goede gronden voor (is) gekozen om geen aanvulling op het MER te maken (nu Tauw concludeert dat de optimalisaties geen effect hebben op de alternatievenvergelijking en de (milieu)effecten van het geoptimaliseerde ontwerp zijn getoetst in de achtergronddocumenten)"*.

Appellante is het hiermee oneens omdat in het Voorlopig Toetsingsadvies over het MER RijnlandRoute van 18 oktober 2012 over de verschillen tussen de alternatieven staat: *"Omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein zijn is een evenwichtige en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang. De combinatie van de genoemde, op zichzelf niet heel grote kwesties, maakt het totale gewicht ervan dusdanig groot, dat de effecten van de alternatieven naar de mening van de Commissie (met inachtneming van bovenstaande opmerkingen) opnieuw gepresenteerd en beoordeeld dienen te worden om tot een gelijkwaardige alternatieven vergelijking te komen. De Commissie adviseert daartoe een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie ook een plaats te geven in een herziene samenvatting."*

Reactie:

Het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. dateert van 18 oktober 2012. Het is juist dat de Commissie m.e.r. verzoekt om een aanvulling op het MER. Appellante gaat er echter abusievelijk aan voorbij dat die aanvulling ook is opgesteld in de vorm van de "Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute" en de 9 daarbij behorende bijlagen d.d. 25 oktober 2012.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, Bijlage 55 ("Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute") en Bijlagen 56 t/m 64 (bijlagen bij de Aanvulling).

Op basis van het MER 2^e fase en de "Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute" d.d. 25 oktober 2012 heeft de Commissie m.e.r. op 29 november 2012 haar definitieve toetsingsadvies gegeven. Daarin adviseert de Commissie m.e.r. aan te geven wat de consequenties zijn van de optimalisaties voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. De Commissie m.e.r. geeft aan dat dit kan in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de Toelichting op het Inpassingsplan. Voor dat laatste is gekozen.

Zie par. 3 van de Inleiding van dit verweerschrift voor een verdere toelichting op dit punt.

Anders dan appellante suggereert is het achterwege laten van een formele aanvulling op het MER dus niet in strijd met de advisering van de Commissie m.e.r.

- 32.14 Volgens appellante is ook de volgende passage uit het Voorlopig Toetsingsadvies van 18 oktober 2012 van belang: *"De verkeerscijfers zijn gepresenteerd als 'worst case'. Op pagina 11 van het achtergrondrapport verkeer is aangegeven dat de verkeersprognoses – mede – door de huidige economische crisis waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei laten zien voor 2020 en 2030 en dat de geprognostiseerde aantallen waarschijnlijk later dan de planjaren gerealiseerd wordt. (Een groot aantal insprekers wijst op de waarschijnlijke overschatting van de verkeersgroei) Het is bovendien de vraag of door de afvlakkende demografische ontwikkelingen dergelijke piekbelastingen zullen gaan ontstaan."* Appellante stelt dat de provincie aan de prognoses niets heeft veranderd. Appellante wijst erop dat de provincie in een memo aan de Commissie m.e.r. van 25 oktober 2012 schrijft: *"Er is uitgegaan van gangbare groeiprognoses voor het wegverkeer, zoals in het NRM. Uiteraard geldt daarbij de nuancering dat elke prognose per definitie wordt gekenmerkt door enige onzekerheid."*

Reactie:

In het Voorlopig Toetsingsadvies van 18 oktober 2012 overweegt de Commissie m.e.r. dat de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is te stellig is, mede omdat de verkeersgegevens waarschijnlijk een overschatting van de

verkeersgroei voor 2020 en 2030 laten zien. Om die reden is in de Aanvulling 2^e fase MER RijnlandRoute van 25 oktober 2012 nader op de verkeerscijfers ingegaan. Toegelicht is dat in het MER gebruik is gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK (regionale verkeersmilieukaart) en het NRM (Nederlands Regionaal Model). Daarmee is uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer, te meer nu specifiek voor het MER 2^e fase de oorspronkelijke ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg is gereduceerd en gefaseerd, uitgaande van 50% realisatie in 2020 en 90% van de oorspronkelijke capaciteit in 2030. Op basis van deze verkeersmodellen is de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is en dat hiervoor een evenwichtige benadering van de effecten is gehanteerd.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, Bijlage 55, "Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute", blz. 3 (onder "Verkeersprognoses").

Een nadere toelichting op de verkeersprognoses is opgenomen in bijlage 1 bij de Aanvulling (bijlage 56 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Uw Afdeling heeft voor zowel het NRM als het RVMK aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden beschouwd.

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

Zie met betrekking tot het RVMK bijvoorbeeld:

- AbRvS 8 februari 2012, zaaknummer 201008951/1/R4 (bp. "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"), r.o. 2.7.3.

De Commissie m.e.r. heeft de Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute betrokken bij haar definitieve toetsingsadvies. De Commissie m.e.r. overweegt:

"In de aanvulling is tevens een toelichting gegeven op de gehanteerde modeluitgangspunten. Hieruit blijkt afdoende welke werkwijze is gehanteerd."

Zie het Toetsingsadvies d.d. 29 november 2012, blz. 3.

In het definitieve toetsingsadvies plaatst de Commissie m.e.r. geen kanttekeningen meer bij de verkeersprognoses. Anders dan appellante suggereert was er dan ook geen reden om de prognoses te veranderen.

- 32.15 Volgens appellante zouden de verschillen tussen de alternatieven wel eens heel anders kunnen uitpakken als wordt uitgegaan van realistischere prognoses.

Reactie:

Hierboven onder 32.14 is reeds aangegeven dat is uitgegaan van realistische verkeersprognoses, en dat ook de Commissie m.e.r. op dit punt geen opmerkingen meer heeft in het definitieve toetsingsadvies. Ten aanzien van de vergelijking van de alternatieven geldt dat de Commissie m.e.r. expliciet opmerkt dat afdoende informatie beschikbaar is voor een gelijkwaardige vergelijking van de in het MER en de aanvulling daarop beschreven alternatieven.

Zie het Toetsingsadvies d.d. 29 november 2012, blz. 5, onderaan alinea 2.

- 32.16 Volgens appellante is het, gezien alle veranderingen in het ontwerp na het MER – de vraag of artikel 7.13, sub b, van de Wet Milieubeheer niet van toepassing is. Dat artikel stelt volgens appellante dat het bevoegd gezag een plan niet mag vaststellen “indien het plan ten opzichte van het ontwerp van dat plan zodanig is gewijzigd dat de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het plan ten grondslag kunnen worden gelegd”.

Reactie:

Voorop staat dat artikel 7.13 van de Wet milieubeheer ziet op de m.e.r. voor een plan. Het m.e.r. dat ten grondslag ligt aan de bestreden besluiten is een m.e.r. voor een project. Dat gezegd hebbende bepaalt artikel 7.36, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer ook voor een m.e.r. voor een project dat het bevoegd gezag het besluit niet neemt indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Om die reden wordt hieronder op de beroepsgrond van appellante ingegaan.

Het enkele feit dat na het opstellen van het MER ontwerpwijzigingen zijn gedaan, betekent niet dat het MER niet meer aan de bestreden besluiten ten grondslag kon worden gelegd. Het is vaste rechtspraak van uw Afdeling dat de in de ruimtelijke besluitvorming (inpassingsplan/tracébesluit) gemaakte keuze niet volledig overeen hoeft te komen met de in het milieu-effectrapport beschreven uitvoering van het project. Waar het om gaat is dat het MER voldoende milieu-informatie bevat om tot besluitvorming over te gaan.

Zie onder meer:

- AbRvS 4 januari 2012, zaaknummers 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.14.3.

Uit de “Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase” volgt dat door de optimalisaties de milieueffecten alleen lokaal deels afwijken van de in het MER 2^e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een

verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, dan wel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2^e fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven zoals in het MER 2e fase beschreven niet. De "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" bevestigt daarmee dat het MER, ook gezien de optimalisaties, voldoende milieu-informatie bevat om tot besluitvorming over te gaan. De stelling van appellante dat het MER niet aan de bestreden besluiten ten grondslag kon worden gelegd kan dus niet gevolgd worden. In aanvulling op het MER is in de diverse rapporten die bijlage zijn bij de Toelichting op het Inpassingsplan onderzoek gedaan naar milieueffecten van de optimalisaties. Bij het vaststellen van de besluiten beschikten verweerders dan ook over voldoende milieuinformatie.

Zie: AbRvS 7 april 2011, zaaknr. 201008134/1/MZ (tracébesluit A74), r.o. 2.2.2.

- 32.17 Appellante vraagt zich af of het inpassingsplan, gezien alle aanpassingen en veranderingen, wel voldoet aan artikel 3.2 Algemene wet Bestuursrecht dat het bestuursorgaan "bij de voorbereiding van een besluit (...) de nodige kennis (vergaart) omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen".

Reactie:

Bij de voorbereiding van het Inpassingsplan is conform artikel 3:2 van de Awb de nodige kennis vergaard omtrent de relevante belangen. In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan is het project beschouwd zoals dat in het Inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt, dus inclusief de door appellante bedoelde optimalisaties. In de Toelichting op het Inpassingsplan worden, mede op basis van deze onderzoeken, de voor het Inpassingsplan relevante feiten en de bij het Inpassingsplan betrokken belangen besproken. Appellante geeft niet aan omtrent welke relevante feiten of af te wegen belangen onvoldoende kennis zou zijn vergaard. De stelling dat het Inpassingsplan in strijd is met artikel 3:2 van de Awb kan niet worden gevolgd.

- 32.18 Volgens appellante ontbreekt in de Toelichting op het Inpassingsplan een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen, zoals bedoeld in artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro. Een inzichtelijke en deugdelijk verantwoorde vergelijking met alternatieven die tot de keuze voor de variant Zoeken naar Balans hebben geleid ontbreekt volgens appellante. Zo ontbreekt volgens haar bijvoorbeeld de kritiek die de provincie van de Randstedelijke Rekenkamer (en ook van TNO, Witteveen + Bos, van de gemeente Voorschoten en van appellante) heeft ontvangen op de MKBA voor de RijnlandRoute. Appellante verwijst naar de brieven van

de Randstedelijke Rekenkamer van 24 april 2008 (Resultaten quick scan MKBA RijnlandRoute) en 29 mei 2008 (Aanvulling op quick scan MKBA RijnlandRoute).

Reactie:

Aan het vereiste van artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro dat in de toelichting van het inpassingsplan een verantwoording is neergelegd van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen is voldaan. De keuze voor het samenstel van bestemmingen dat in het inpassingsplan is neergelegd in paragraaf 1.1 en 1.2 van de Toelichting, waarin nut en noodzaak en de doelstelling van de RijnlandRoute zijn onderbouwd. In paragraaf 7.5 van de Toelichting is voorts een artikelsgewijze toelichting gegeven op de afzonderlijke bestemmingen.

Ook de keuze voor het alternatief "Zoeken naar Balans Optimaal" als voorkeursalternatief is, anders dan appellante stelt, uitgebreid onderbouwd. Heel hoofdstuk 4 van de Toelichting ("Milieueffectrapportage en keuze voorkeursalternatief") ziet hierop. Daarbij is ook ingegaan op de MKBA. De MKBA voor de alternatieven Churchill Avenue en Zoeken naar Balans is opgesteld door Ecorys en dateert van april 2012. Dit is de MKBA die is betrokken in de keuze voor het voorkeursalternatief.

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.5 (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse).

De quick scan van de Randstedelijke Rekenkamer uit 2008 ziet niet op die MKBA, maar op een eerder uitgevoerde MKBA. De kritiek van de Randstedelijke Rekenkamer is met het opstellen van de MKBA van april 2012 achterhaald en voor de beoordeling van het bestreden besluit niet meer relevant. Opgemerkt wordt dat appellante ook niet aangeeft welke kritiek nog relevant zou zijn.

- 32.19 Volgens appellante worden op blz. 32 van de toelichting de hoofdargumenten opgesomd voor het voorstel van GS aan PS om de variant Zoeken naar Balans het voorkeurstracé te laten zijn, maar de argumenten die daartegenin zijn gebracht blijven daarbij volgens appellante ongenoemd. Deze hoofdargumenten kunnen volgens appellante nauwelijks een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen worden genoemd. Wat betreft de claim dat Zoeken naar Balans een betere doorstroming en bereikbaarheid zou geven brengt appellante naar voren dat zij niet betwist dat er problemen zijn op de bestaande N206-route, maar dat zij betwist dat er een geheel nieuwe autoweg nodig is om die problemen op te lossen. En appellante betwist ook dat die nieuwe autoweg de problemen oplost. Appellante wijst erop dat zij in 2005 uitgebreide voorstellen heeft gedaan om aan de oostkant van Leiden een aantal knelpunten op de bestaande N206-route op te heffen (brief van appellante aan PS en Tweede Kamer van 9 september 2005); voorstellen die in 2009

weer opdoken in de Integrale Benadering Holland Rijnland. Appellante stelt dat die voorstellen beter aansloten bij "de zevensprong van Verdaas". Volgens appellante komt "de zevensprong van Verdaas" of een vergelijkbare aanpak in het Inpassingsplan ten onrechte niet ter sprake.

Reactie:

Aan de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief ligt een groot aantal argumenten ten grondslag. Deze zijn uitgebreid onderbouwd in de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute.

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, hoofdstuk 5 en 6.

Zie ook par. 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Dat de RijnlandRoute leidt tot een betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland is één van de redenen waarom het alternatief Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief is gekozen. Uit het MER 2^e fase volgt dat in de referentiesituatie in 2020 de verkeersafwikkeling, met name in de spitsen, op verschillende plaatsen op het huidige wegennet zeer slecht is. Met het alternatief Zoeken naar Balans loopt de RijnlandRoute via de nieuwe infrastructuur met 2x2 rijstroken tussen de A44 en A4. Dat alternatief functioneert goed en kan het verkeer verwerken.

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 4.4 (Verkeersafwikkeling spits 2020).

Voor de bereikbaarheid geldt dat het alternatief Zoeken naar Balans een (zeer) grote verbetering geeft ten opzichte van de referentiesituatie.

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 4.5 (Bereikbaarheid).

Anders dan appellante stelt is de RijnlandRoute zoals die in de bestreden besluiten mogelijk wordt gemaakt wel degelijk een goede oplossing om de problemen met de doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland tegen te gaan.

In de brief van 9 september 2005 noemt appellante een aantal maatregelen die op korte, middellange en lange termijn genomen zouden kunnen worden om de verkeersproblemen te verminderen. Voor de korte termijn zijn genoemd "maatregelen ter vermindering van de dagelijkse ergernis bij het gebruik van de huidige route" (vergroting capaciteit kruispunten en verbreding brug Rijn-Schiekanaal). Voor de middellange termijn zijn genoemd verbreding van de N206 naar 2x2 rijstroken en doortrekken van de Churchilllaan middels een aquaduct onder het RijnSchiekanaal en een ongelijkvloerse aansluiting op de Europaweg. Deze maatregelen lossen de problemen op het punt van doorstroming en bereikbaarheid met zekerheid niet op.

Met name geldt dat de belangrijkste bottle-neck, de bestaande Churchillaan, niet wordt aangepakt of ontlast. Wat appellante nalaat te vermelden is dat ook in haar brief van 9 september 2005 voor de lange termijn gewoon een nieuwe oostwestverbinding genoemd wordt, en zelfs als enige maatregel. Die nieuwe oostwestverbinding wordt nu mogelijk gemaakt in de bestreden besluiten.

Wat betreft de Ladder van Verdaas geldt in de eerste plaats dat het gebruik hiervan op geen enkele manier is voorgeschreven. De bestreden besluiten kunnen hieraan ook niet getoetst worden. Dat gezegd hebbende komt de Ladder van Verdaas erop neer dat pas tot de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt overgegaan, wanneer andere maatregelen (zoals aanpassing van bestaande infrastructuur) onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben. De stelling van appellante dat de oplossingen uit de brief van 9 september 2005 beter aansluiten bij de Ladder van Verdaas is niet correct. Als gezegd hebben de korte- en middellange termijnoplossingen geen probleemoplossend vermogen en is de langetermijnoplossing in de brief ook gewoon de aanleg van nieuwe infrastructuur.

- 32.20 Volgens appellante geeft de toelichting op het inpassingsplan een vertekend beeld van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR). De toelichting vermeldt volgens appellante niet dat in het IBHR-Eindrapport van 15 oktober 2009 staat dat *"in een eerste fase (...) een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen (kunnen) worden uitgevoerd (in het rapport worden genoemd Behoud Rijnland: het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein). Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg."* Hierbij is volgens appellante van groot belang, dat het IBHR-projectteam uitging van het European Coordination-scenario, wat volgens appellante een relatief hoog groeiscenario voor de demografische en economische ontwikkeling geeft. Volgens appellante kunnen de doelen dus nog gemakkelijker worden gerealiseerd nu feitelijk juist een heel laag groeiscenario aan de orde is en het autoverkeer vooral in Zuid-Holland juist al jaren afneemt. Als gevolg van allerlei veranderingen in de ontwikkelingen op het gebied van bevolking, woning- en kantorenbouw, werkgelegenheid en verkeer vormen de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden volgens appellante dus een reëel alternatief voor de aanleg van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44. Dat is volgens appellante met name van belang in verband met het "neé tenzij-regime" ten aanzien van weidevogelgebieden. Omdat er volgens appellante reële alternatieven zijn, zou de RijnlandRoute niet door deze gebieden moeten worden aangelegd.

Reactie:

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

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen).

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 3.7 (Variant Zoeken naar Balans A).

Uit het MER 2^e fase volgt dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Zoeken naar Balans A valt af vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan-Doctor Lelylaan-Churchilllaan tijdens de spitsuren. Het oplossen van de grote knelpunten aan de randen van Leiden (zoals aanpassen van Knoop Leiden West en de aanleg van bypass Oostvlietpolder) zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet - dat niet wordt aangepast - niet op is berekend. Daarnaast heeft de hoeveelheid verkeer een negatieve impact op de leefbaarheid van Leiden.

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, par. 7.1 (Zoeken naar Balans A).

Anders dan appellante stelt is een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden dus niet reëel.

Voor het genereren van de verkeersgegevens voor het MER 2^e fase is gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK (regionale verkeersmilieukaart) en het NRM (Nederlands Regionaal Model). Die modellen gaan niet uit van het European Coordination-scenario. Het NRM gaat uit van het Global Economy-scenario (GE-scenario). De sociaal-economische gegevens in het RVMK zijn voor de toekomst gebaseerd op een opgave van gegevens door alle gemeenten in de regio. Hierboven bij 32.14 is al toegelicht dat uw Afdeling voor zowel het NRM als het RVMK heeft aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden aanvaard.

Zie het MER 2^e fase, bijlage 1 (Statisch Model), voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de sociaal-economische gegevens waarvan is uitgegaan.

Nu een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden niet reëel is, is er ook geen sprake van strijd met het "nee tenzij-regime" dat voor belangrijke weidevogelgebieden geldt ingevolge artikel 2 van de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap Zuid-Holland 2013.

- 32.21 Wat betreft de doorstroming stelt appellante dat de vergelijking tussen de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie (via de Churchilllaan) en in de plansituatie (via de RijnlandRoute) een zinloze vergelijking is. Niemand begint of eindigt zijn rit volgens appellante bij de A4 of A44. Volgens appellante heeft het veel meer zin om de reistijd te laten zien van die verkeersstromen die het grootste aandeel hebben in het totale verkeer. Appellante geeft aan dat bedacht dient te worden dat de overgrote meerderheid van alle verkeer op de N206-route in Leiden zijn herkomst en/of bestemming in Leiden heeft. Het is volgens appellante niet waarschijnlijk dat dit verkeer straks van herkomst naar bestemming van de RijnlandRoute gebruik zal maken en dan ook nog een kortere reistijd heeft.

Reactie:

De vergelijking tussen de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie (via de Churchilllaan) en in de plansituatie (via de RijnlandRoute) is wel degelijk relevant. Hieruit valt immers op te maken in hoeverre wordt voldaan aan de doelstelling voor de RijnlandRoute om de oost-westverbinding voor het autoverkeer in de regio significant te verbeteren.

Het is juist dat niet al het verkeer op de huidige N206-route (Churchilllaan) de volledige oost-westverbinding gebruikt. Er is uiteraard ook lokaal verkeer op de Churchilllaan. Anders dan appellante suggereert is ook het effect voor dit verkeer in beeld gebracht.

Door de realisatie van de RijnlandRoute zal de doorstroming op de Churchilllaan verbeteren. Dat komt doordat de nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en de A44 zorgt voor een aanzienlijke afname (20%) van het verkeer op de Churchilllaan.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 54.

Door deze afname verbetert de doorstroming op de Churchilllaan aanzienlijk. De gemiddelde rijnsnelheid neemt fors toe. Door de verbeterde doorstroming kan ook het verkeer van en naar Leiden zijn bestemming beter bereiken.

Anders dan appellante stelt profiteert dus ook het lokale verkeer met herkomst of bestemming in Leiden in grote mate van de realisatie van de RijnlandRoute.

- 32.22 Appellante stelt dat het twijfelachtig is dat de reistijd in 2030 berekend kan worden, nu er volgens Goudappel Coffeng geen eenduidige uitgangspunten voorhanden zijn om het verkeersmodel in dit prognosejaar te berekenen.

Reactie:

Hierboven onder 32.14 is toegelicht dat voor de verkeersberekeningen voor het MER gebruik is gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK en het NRM. In het MER 2^e fase is voor de vergelijking van de verkeersprestaties van de verschillende alternatieven gekeken naar de situatie in 2020. Beide modellen kennen 2020 als prognosejaar. Voor dit jaar zijn concrete berekeningen gedaan.

Voor het jaar 2030 is alleen een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de toekomstvastheid van de alternatieven te beoordelen.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 5 (Verkeerseffecten op kaart), bladzijde 81.

Omdat het RVMK 2030 niet als prognosejaar kende, is de gevoeligheidsanalyse gebaseerd op de uitgangspunten en aannames in het RVMK. Voor een gevoeligheidsanalyse van de toekomstvastheid van de alternatieven levert dat voldoende nauwkeurige gegevens op.

Voor de verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten is gebruik gemaakt van het NRM 2013. Dat kent zowel 2020 als 2030 als prognosejaar.

- 32.23 Appellante stelt dat het begrip bereikbaarheid ten onrechte niet in de toelichting wordt gedefinieerd, nu niet wordt vermeld voor welke bestemmingen, vervoersmiddelen en vanaf welke locatie dat geldt. Mede hierdoor kan volgens appellante niet worden nagegaan of de stelling juist is in de toelichting dat *"zonder een goede oost-westverbinding (...) de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek als gevolg van deze ontwikkelingen (bedoeld wordt volgens appellante: meer verkeer in de toekomst, meer opstoppingen en vertragingen en een slechtere doorstroming Behoud Rijnland) onder druk (komt) te staan"*.

Reactie:

Appellante verwijst naar de volgende passage uit paragraaf 1.1 van de Toelichting op het Inpassingsplan, waar in het kader van nut en noodzaak van de RijnlandRoute, de problemen op het bestaande netwerk worden besproken:

“Slechte bereikbaarheid regio belemmert groei

Doordat de N206 overbelast is, wordt de regio belemmert in haar groei. De potentie van ruimtelijk economische ontwikkelingen in de regio kan niet worden benut. Daarnaast zorgen diezelfde ruimtelijk economische ontwikkelingen voor een toename van het verkeer in de toekomst. Opstoppingen nemen toe, vertragingen nemen toe en de doorstroming op bijvoorbeeld de Ir. G. Tjalmaweg en de Europaweg verslechtert nog meer. Zonder een goede oost-westverbinding komt de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek als gevolg van deze ontwikkelingen onder druk te staan.”

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 9.

Niet in te zien valt wat er onduidelijk is aan het woord “bereikbaarheid”. In de alinea voor de geciteerde alinea is aangegeven dat de N206 binnen Holland Rijnland de belangrijkste oost-westverbinding vormt. Dat betekent logischerwijs dat als deze verbinding overbelast is (slechte verkeersafwikkeling, veel voertuigverliesuren), de bereikbaarheid van Holland Rijnland slecht is.

Uiteraard gaat het bij de bereikbaarheid om verkeer per motorvoertuig. De N206 is immers een weg. Dat hoeft, anders dan appellante stelt, redelijkerwijs niet gedefinieerd te worden. Een reden om de herkomst en bestemming van het verkeer dat onder de slechte bereikbaarheid van de regio lijdt exact te definiëren is evenmin noodzakelijk. Het moge duidelijk zijn dat het gaat om het verkeer dat zich in de regio verplaatst in de oost-westrichting.

Overigens blijkt uit het MER duidelijk welke verkeerskundige relaties in het kader van de bereikbaarheid zijn bestudeerd. Deze zijn schematisch in een kaart weergegeven. Voor alle bestudeerde verkeerskundige relaties geldt dat de gemiddelde reistijd in de spitsen in 2020 in de referentiesituatie onaanvaardbaar hoog is en met het alternatief Zoeken naar Balans zeer aanzienlijk afneemt.

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, blz. 58, figuur 4.8 en Tabel 4.5.

- 32.24 Volgens appellante verklaart de claim dat het verkeersnetwerk door de aanleg van de RijnlandRoute robuuster wordt en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten niet waarom de Zoeken naar Balans-variant is gekozen. Appellante stelt dat onderzoek van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute aantoonde dat de aanleg van de RijnlandRoute het regionale hoofdwegennet minder robuust maakt en dat de Churchill Avenue zorgt voor een robuuster wegennet dan de variant Zoeken naar Balans. Bovendien gaat de stelling volgens appellante voorbij aan de kwetsbaarheid van de tunnel tussen de A4 en de A44 zelf.

Reactie:

De robuustheid van het netwerk was een belangrijke voorwaarde voor het voorkeursalternatief. Een robuust netwerk biedt (1) alternatieven bij calamiteiten, overbelasting, wegwerkzaamheden en onderhoud, is (2) toekomstvast en (3) ontvlecht verkeersstromen. De RijnlandRoute doet dat allemaal. In de huidige situatie heeft het verkeer bij calamiteiten op de A44 en de A4 vrijwel geen ander alternatief dan het stedelijke wegennet van Leiden (N206). Dat is hier niet op berekend. Met de aanleg van de RijnlandRoute komt er parallel aan de N206 een alternatieve route. In het geval van calamiteiten op de N206 kan het verkeer ook gebruik maken van de RijnlandRoute en andersom. Het netwerk wordt met de RijnlandRoute zodanig aangevuld dat niet alleen bestaande knelpunten worden opgelost, maar ook dat de voorziene verkeersgroei op de langere termijn goed kan worden gefaciliteerd.

De RijnlandRoute scheidt het (boven)regionale verkeer van het lokale verkeer. Het tracédeel tussen de A4 en de A44 is vanaf de snelweg immers alleen toegankelijk voor (boven)regionaal verkeer.

Door de aanleg van de RijnlandRoute conform het voorkeursalternatief wordt het wegennet dus wel degelijk robuuster en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten.

Dat ontkent het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ook niet. In het door appellante bij haar beroep gevoegde onderzoek bekijkt het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute het aspect "robuustheid" alleen uit een ander hoek. Bij de conclusie van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute dat Zoeken naar Balans minder robuust is dan het alternatief Churchill Avenue, is alleen gekeken naar de aansluiting van de nieuwe verbinding op de A4 en de A44. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute veronderstelt dat op die verbindingen, door weefbewegingen, meer incidenten zullen optreden. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ziet echter over het hoofd dat bij een incident op een van de aansluitingen van de nieuwe verbinding op de A4 of A44, het verkeer gebruik kan blijven maken van de oost-westverbinding over de N206. Dat is juist het voordeel van 2 parallelle verbindingen.

Wat betreft de stelling van appellante dat voorbij wordt gegaan aan de kwetsbaarheid van de tunnel tussen de A4 en de A44 zelf, geldt dat het uiteraard mogelijk is dat in de tunnel een incident plaatsvindt, maar dat het ook dan juist een voordeel is dat er met het alternatief Zoeken naar Balans twee parallelle oost-westverbindingen zijn. De N206-verbinding kan het oost-westverkeer bij een calamiteit in de tunnel zo goed mogelijk opvangen. In het alternatief Churchill Avenue leidt een incident op de N206-verbinding onherroepelijk tot een verkeersinfarct voor het oost-westverkeer.

32.25 Appellante wijst erop dat in de toelichting op het Inpassingsplan over de leefbaarheid staat dat door het bundelen van verkeer op de RijnlandRoute sluipverkeer een

alternatieve snellere route wordt geboden en dat daardoor de verkeersveiligheid en de overlast van lucht en geluid zal verbeteren en dat tevens een aanzienlijke verbetering wordt bereikt op de Churchillaan ter hoogte van de kruising met de Haagweg. Appellante stelt dat het niet waarschijnlijk is dat zich veel verkeer van de N206 zal verplaatsen naar de RijnlandRoute. Dat verkeer op de N206 kan volgens appellante ook zeker niet allemaal sluipverkeer worden genoemd.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Onder 32.21 is al toegelicht dat de realisatie van de RijnlandRoute ervoor zorgt dat het verkeer op de Churchillaan aanzienlijk afneemt. In dit traject valt ook de kruising met de Haagweg. Logischerwijs is het verkeer dat eraf gaat niet bestemmingsverkeer van en naar Leiden, maar doorgaand verkeer dat de N206-route (Churchillaan) nu als oost-westverbinding gebruikt. Dat verkeer door Leiden is ongewenst verkeer, ofwel sluipverkeer.

Overigens zorgt de aanleg van de RijnlandRoute er niet alleen op de Churchillaan voor dat sluipverkeer wordt weggetrokken. Doordat het verkeer op de nieuwe oost-westverbinding wordt gebundeld neemt het sluipverkeer op grote delen van het wegennet af. Dat is duidelijk in beeld gebracht in het MER 2^e fase.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, par. 7.1 (Sluipverkeer), Tabel 7.1.

Langs de trajecten waar (sluip)verkeer verdwijnt, neemt de verkeersveiligheid en leefbaarheid toe.

- 32.26 Appellante stelt dat volgens bladzijde 57 van de toelichting op het Inpassingsplan – als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute – voor 148 woningen 152 hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï moeten worden vastgesteld. Appellante stelt dat dit bepaald geen verbetering van de leefbaarheid lijkt. Dat de provincie daar op dezelfde pagina aan toevoegt dat ze een toename van “de gecumuleerde waarde met maximaal 2 dB (...) ten opzichte van de huidige situatie (bij nagenoeg alle woningen (op twee woningen na))” “akoestisch gezien als een beperkte toename” beschouwt en dat ze “daarom de geluidsbelasting aanvaardbaar (acht)”, geeft er volgens appellante voornamelijk blijk van dat de provincie het logaritmische karakter van de decibel niet begrijpt (3 dB meer > ongeveer 2x zoveel intensiteit).

Reactie:

Appellante verwijst waarschijnlijk naar bladzijde 62 van de Toelichting op het Inpassingsplan. Daar is vermeld dat voor 148 woningen 152 hogere waarden nodig zijn.

Dat voor 148 woningen hogere waarden moeten worden vastgesteld, betekent niet dat het project niet in zijn geheel leidt tot een verbetering van de leefbaarheid op het gebied van geluid. Uit het MER 2^e fase volgt dat met het alternatief Zoeken naar Balans het aantal gevoelige bestemmingen in de hoogste geluidklassen afneemt; voor de geluidklassen 68-73 dB met 70 ten opzichte van de referentiesituatie en voor de geluidklasse 63-68 dB met 420 ten opzichte van de referentiesituatie.

Het logaritmische karakter van het systeem van decibellen is uiteraard bekend. De opmerking over de toename met maximaal 2 dB wordt door appellante niet in de juiste context geplaatst. De vraag is of voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld ook de cumulatieve geluidbelasting aanvaardbaar is. In de Toelichting is op dat punt overwogen:

“Omdat de hogere waarden bij alle woningen en zelfs de gecumuleerde waarden voldoen aan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde bij de woningen en bij nagenoeg alle woningen de gecumuleerde waarde met maximaal 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie acht de provincie deze gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar. Opgemerkt wordt dat bij de gecumuleerde waarden uitgegaan wordt van de werkelijke geluidsbelastingen. Juridische aftrek conform artikel 110 Wgh is hierin dus niet betrokken, terwijl dat bij de wettelijk vastgestelde maximale ontheffingswaarde wel wordt betrokken.”

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 62.

Het doorslaggevende argument voor de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelasting op de woningen met een hogere waarde is dus dat overal wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde in stedelijk gebied.

Zie in dit verband ook het Akoestisch onderzoek Inpassingsplan RijnlandRoute, Hoofdrapport (bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 104.

Het feit dat de geluidbelasting bij nagenoeg alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld met maximaal 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie is een aanvullend argument. Anders dan appellante suggereert kan wel degelijk worden gesteld dat een toename van maximaal 2 dB beperkt van aard is. In dit verband wordt erop gewezen dat deze grens ook in de Wet geluidhinder wordt aangelegd om te bepalen of sprake is van de “reconstructie” van de betreffende weg.

Zie artikel 1 (definitie “reconstructie van een weg”) jo. artikel 73, aanhef en onder a, van de Wet geluidhinder.

De drempel van 2 dB is door de wetgever juist gekozen omdat een verschil van 2 dB voor de mens nauwelijks waarneembaar is. Daarbij is door de wetgever expliciet rekening gehouden met het logaritmisch karakter van het systeem van decibellen. Verwezen wordt in dit verband naar de Memorie van Toelichting bij de Wet geluidhinder, waarin is opgenomen:

"Het gebruik van de decibel als eenheid voor het geluidsniveau leidt in de praktijk nog wel eens tot problemen, omdat hierbij «logaritmisch» moet worden gerekend. Zo leidt een verdubbeling van de geluidsproductie niet tot een verdubbeling van het aantal decibel, maar "slechts" tot een toename van het geluidsniveau met 3 decibel. Ook bij de beoordeling van geluiden dient hiermede rekening te worden gehouden; een geluidreductie van 2 dB(A) is voor de gemiddelde mens nauwelijks waarneembaar, een reductie van 10 dB(A) daarentegen zeer aanzienlijk."

Kamerstukken II, 1975-1976, 13639, nr. 3, blz. 56.

- 32.27 Volgens appellante is door het Team Churchill Avenue met kracht van argumenten bestreden dat de Churchill Avenue niet toekomstvast zou zijn in 2030, dat de Churchill Avenue een dekkingstekort zou kennen en dat de tunnel mogelijk niet vergunbaar zou zijn. Appellante stelt dat in strijd met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel in de toelichting niet wordt ingegaan op die argumenten.

Reactie:

Het Team Churchill Avenue heeft een zienswijze ingediend omtrent het ontwerp-inpassingsplan, waarin een ander alternatief (no-regretmaatregelen aan bestaande infrastructuur) wordt voorgesteld. Anders dan appellante stelt is hierop wel degelijk gereageerd.

Zie de Nota van Antwoord Inpassingsplan, par. 3.4 (Alternatievenafweging).

Overigens wordt opgemerkt dat het Team Churchill Avenue geen beroep heeft ingesteld. Als het Team Churchill Avenue van mening was geweest dat de reactie op zijn zienswijze niet volstond, dan was het aan het Team Churchill Avenue geweest om beroep in te stellen. Het is niet aan appellante om de belangen van het Team Churchill Avenue tot de hare te maken, en in haar beroep de reactie op de zienswijze van het Team Churchill Avenue aan de orde te stellen. Reeds om die reden kan deze beroepsgrond niet slagen.

- 32.28 Appellante lijkt het op dit moment vermelden van het dekkingstekort van de Churchill Avenue misleidend, omdat de variant Zoeken naar Balans intussen ingrijpend is aangepast (en ook nog steeds een dekkingstekort kent) en de Churchill Avenue niet is geoptimaliseerd. Dit nog afgezien van het feit dat een, vergeleken met de variant

Zoeken naar Balans volgens appellante veel goedkopere, boortunnel onder de Churchillaan/Lelylaan niet is onderzocht.

Reactie:

Het alternatief Zoeken naar Balans is als voorkeursalternatief gekozen om een groot aantal redenen. In paragraaf 2 van de Inleiding is dit toegelicht.

Eén van de redenen voor het kiezen van Zoeken naar Balans is dat dit alternatief te optimaliseren was binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kende een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 4.2.6.

Dit argument is niet misleidend. De optimalisaties die appellante noemt zijn al meegenomen in het argument. Juist daarin zit het verschil: Zoeken naar Balans was te optimaliseren binnen het beschikbare budget, Churchill Avenue zou niet eens kunnen worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget, laat staan kunnen worden geoptimaliseerd.

Overigens moet worden opgemerkt dat een boortunnel niet goedkoper is, maar duurder dan een conventionele gegraven tunnel. De boortunnel kan mede worden gerealiseerd worden omdat de gemeente Voorschoten bereid is gevonden om een deel van de meerkosten van de boortunnel van circa 13 miljoen voor haar rekening te nemen.

- 32.29 Volgens appellante wordt een van de hoofdargumenten om voor Zoeken naar Balans te kiezen volgens de toelichting gevormd door de claim, dat de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans *"bijna twee keer zo hoog (zijn) als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3"*. Hierbij wordt volgens appellante ten onrechte niet vermeld, dat deze uitkomst alleen gold voor het GE-scenario en niet voor het (volgens appellante veel beter bij de huidige werkelijkheid aansluitende) lage RC-scenario. Bij dat RC-scenario zijn de kosten namelijk ruim 1,4 x zo hoog als de maatschappelijke baten. In de "MKBA RijnlandRoute Herzien concept-eindrapport" van Tauw d.d. 26 april 2012 wordt berekend dat er bij het lage scenario Regional Communities sprake zal zijn van een negatieve contante waarde van niet minder dan € 335 miljoen. Onder de huidige omstandigheden is het project RijnlandRoute volgens appellante dus maatschappelijk onrendabel en dient het niet te worden uitgevoerd. Appellante wijst er in dit verband nog op dat bij de presentatie op 7 mei 2014 van een CE-rapport door een van de auteurs ervan is verteld dat de kans verwaarloosbaar is dat de feitelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst in de buurt van het GE-scenario terecht zouden

komen en dat zij zeer waarschijnlijk in de buurt van het RC-scenario of lager uitkomen.

Reactie:

Het betoog van appellante kan niet gevolgd worden. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De onderlinge verhouding blijft echter gelijk, Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchill Avenue. Ook wanneer, conform het betoog van appellante, wordt uitgegaan van het lage RC-scenario is de uitkomst van de MKBA dus een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchill Avenue.

Zie de MKBA RijnlandRoute, Ecorys 15 mei 2012, blz. 40 (**Bijlage 33**) bij dit verweerschrift).

- 32.30 Het lijkt appellante juist een nadeel van de variant Zoeken naar Balans dat er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bijkomen. Het gaat volgens appellante immers om twee aansluitingen op het hoofdwegennet die op zich geen toegang tot Leiden (of Voorschoten) geven. Het gaat volgens appellante bovendien om twee aansluitingen waarvoor deels heel weinig (ontwerp)ruimte is, aansluitingen die heel dicht op bestaande aansluitingen liggen en bovendien tussen heel verschillende wegen (de RijnlandRoute enerzijds en de A4 en A44 anderzijds) met allemaal weefvakken ertussen. Dat lijkt appellante vragen om moeilijkheden. Er zouden nieuwe conflictpunten ontstaan en de doorstroming op de rijkswegen zou negatief worden beïnvloed. De veronderstelling dat de twee aansluitingen erbij ervoor zouden zorgen dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld lijkt appellante dus twijfelachtig.

Reactie:

In de Nota Voorkeursalternatief is als reden om te kiezen voor het alternatief Zoeken naar Balans genoemd:

“Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.”

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, blz. 4.

Anders dan appellante veronderstelt is niet bedoeld dat er voor verkeer van en naar Leiden twee extra aansluitingen op de A4 en A44 komen. De twee nieuwe aansluitingen zijn geen op- en afrit voor het lokale verkeer. De twee nieuwe aansluitingen zijn de aansluitingen van de nieuwe oost-westverbinding van de

RijnlandRoute op de A4 en A44. Het voordeel van de nieuwe oost-westverbinding met de nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 is dat niet al het regionale oost-westverkeer de ene bestaande aansluiting op de A4 (Afrit 7 – N206 / Leiden) en de A44 (afrit 8 – Leiden/N206) hoeft te nemen. Het oost-westverkeer wordt met de RijnlandRoute gespreid over twee aansluitingen op de A4 en twee aansluitingen op de A44.

De nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 worden mogelijk gemaakt in de tracébesluiten. De aansluitingen zullen worden gerealiseerd conform de Nieuwe Ontwerp Richtlijnen Autosnelweg (NOA).

Zie:

- Tracébesluit A4, Toelichting, blz. 18;
- Tracébesluit A44, Toelichting, blz. 19.

Daarmee is gegarandeerd dat de aansluitingen verkeersveilig zijn.

Zie AbRvS 27 december 2012, nr. 201205043/1/R4 (tracébesluit omlegging A9 Badhoevedorp), r.o. 31.1 en 31.2.

De doorstroming op de A4 en A44 komt niet in gevaar. Dit blijkt uit het MER 2^e fase. Sterker nog, door de verdeling van het verkeer over twee aansluitingen op de A4 en twee op de A44 verbetert de doorstroming. Waar in de referentiesituatie in 2020 bij de huidige aansluiting problemen zijn met de doorstroming, is de doorstroming in het alternatief Zoeken naar balans in 2020 goed.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 12 (Resultaten verkeersafwikkeling in 2020 en 2030).

Vergelijk Tabel B12.3 op blz. 84 (referentie ochtendspits) met Tabel B12.6 op blz. 88 (Zoeken naar Balans ochtendspits) en Tabel B12.21 op blz. 108 (referentie avondspits) met Tabel B12.24 op blz. 112 (Zoeken naar Balans avondspits).

- 32.31 Appellante stelt dat bij de planning van de RijnlandRoute van meet af aan een voor iedereen duidelijke, ook kwantitatieve probleemanalyse van de huidige en de toekomstige verkeersproblemen, inclusief herkomsten en bestemmingen ontbrak. Zonder behoorlijke probleemanalyse kan volgens appellante niet worden vastgesteld en beoordeeld welke problemen er moeten worden opgelost en kan vervolgens ook niet worden beoordeeld of die problemen met de voorgestelde maatregelen wel (kunnen) worden opgelost.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn in de Toelichting op het Inpassingplan duidelijk omschreven. Daarbij is concreet aangegeven welke problemen op dit moment aan de orde zijn.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 1.1 (Nut en noodzaak RijnlandRoute).

Anders dan appellante stelt zijn de verkeersproblemen in de huidige situatie en in de toekomst ook kwantitatief in beeld. In het MER 1^e fase zijn in het kader van nut en noodzaak concrete cijfers gegeven over de (slechte) I/C-verhoudingen op de belangrijke verbindingen in de regio en over de vertraging op de belangrijke trajecten in de spits in de huidige situatie en de toekomstige situatie.

Zie het MER 1^e fase, Hoofdrapport, par. 3.1 (Huidige situatie gebied Holland Rijnland) en 3.2 (Toekomstige situatie gebied Holland Rijnland).

Ook in het MER 2^e fase zijn de verkeersproblemen kwantitatief in beeld, en wel bij de beoordeling van de referentiesituatie. In het Achtergrondrapport Verkeer zijn concrete cijfers gegeven over verkeersintensiteiten, herkomst en bestemming van het verkeer, gemiddelde rijnsnelheden, gemiddelde reistijd en verkeersafwikkeling.

Zie het MER 2^e fase, Achtergrondrapport Verkeer, hoofdstuk 4 (verkeerseffecten op hoofdlijnen) en hoofdstuk 5 (verkeersafwikkeling en bereikbaarheid).

Het Achtergrondrapport Verkeer bevat de belangrijkste cijfers. In de 20 bijlagen bij het Achtergrondrapport Verkeer zijn alle (kwantitatieve) gegevens te vinden over de verkeersproblematiek in de regio in de referentiesituatie. Het is werkelijk niet duidelijk welke informatie appellante nog mist.

- 32.32 Appellante stelt dat ook in de toelichting op het inpassingplan weer ontbreekt een geactualiseerd totaaloverzicht van de gehanteerde prognoses voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie. Dit is volgens appellante des te opmerkelijker, omdat die variabelen een belangrijke rol spelen bij de verkeersmodellen die de provincie gebruikt bij de beslissing over investeringen in wegaanleg en omdat de uitkomsten daarvan ook de input leveren voor de milieueffectrapporten die de provincie laat vervaardigen.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. De sociaal-economische factoren die appellante noemt, zijn relevant voor het opstellen van verkeersprognoses. In 32.14 is reeds aangegeven dat de verkeersprognoses die in de m.e.r. zijn gebruikt realistisch zijn.

Het (ontwerp)inpassingsplan en de (ontwerp)tracébesluiten zijn gebaseerd op de meest recente versie van het verkeersmodel NRM die ten tijde van de vaststelling beschikbaar was (het NRM 2013), en daarmee op de meest recente sociaal-economische gegevens. De verkeersgegevens die met het NRM 2013 zijn gegenereerd, wijken voor de A4, de A44 en de RijnlandRoute nauwelijks af van de verkeerscijfers uit het MER. De keuze voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief blijft ook met deze nieuwste verkeersgegevens overeind.

Zie:

- Toelichting op het Inpassingsplan, par. 6.1.4 ("Vergelijking uitkomsten NRM en RVMK/NRM (RLR-model MER 2e fase)", en;
- Nota van Antwoord Inpassingsplan, par. 3.8 (Verkeer), onder "Houdbaarheid keuze voorkeursalternatief (VKA) met NRM 2013".

- 32.33 Volgens appellante biedt de toelichting op het inpassingsplan, in strijd met de eisen van artikel 3.1.6.1.f Besluit ruimtelijke ordening, onvoldoende inzichten over de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.

Volgens appellante zijn er de volgende onduidelijkheden:

1. De investering wordt in 30 jaar afgeschreven, maar nergens is uit op te maken hoe de meerjarige dekking van de kapitaallasten is geregeld.
2. De kapitaallastenberekening voor de RijnlandRoute is gemaakt tegen de huidige (lage) rentepercentages. Als de provincie in de toekomst leningen moet afsluiten voor de financiering van de RijnlandRoute, is de kans op hogere rentepercentages een risico dat de financiële uitvoerbaarheid onder druk zet.
3. De opdracht aan de Dienst Beheer en Infrastructuur is nergens terug te vinden. Het is opmerkelijk dat vanuit beheer en onderhoud een opdracht wordt gegeven voor nieuwbouw.
4. De kosten van beheer en onderhoud zijn nergens geregeld/gedekt.
5. Als niet alle BTW gecompenseerd wordt, kan dit een significant kostenverhogend effect hebben.
6. In de provinciale begroting voor 2015 is opgenomen dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan. Nu de RijnlandRoute een groot deel van de kapitaal- en beheerslasten bepaald is de economische uitvoerbaarheid ervan twijfelachtig.

Reactie:

De economische uitvoerbaarheid van de RijnlandRoute is gegarandeerd. De totale projectkosten voor de RijnlandRoute bedragen € 869,1 miljoen (prijsspeil 2014). De beschikbare dekking bedraagt € 875,2 miljoen (prijsspeil 2014). Daarmee is er een overschot op de balans van € 6,1 miljoen.

In de Toelichting op het Inpassingsplan is een overzicht gegeven van de projectkosten en van de dekking daarvan (welke partijen leveren welke bijdrage).

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 8.3.

Daarmee voldoet de Toelichting aan de eis van artikel 3.1.6, lid 1, onder f, van het Bro voor zover daaruit volgt dat in de toelichting bij een inpassingsplan worden neergelegd de inzichten over de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.

Uit vaste rechtspraak van uw Afdeling volgt dat een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van een inpassingsplan, waaronder ook de financieel-economische uitvoerbaarheid is begrepen, slechts kan leiden tot vernietiging van het bestreden besluit indien en voor zover het aangevoerde leidt tot de conclusie dat provinciale staten op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat het inpassingsplan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van in beginsel tien jaar.

Zie (o.m.) AbRvS 23 juli 2014, nr. 201400906/1/R6 (inpassingsplan "N345 Rondweg Voorst"), r.o. 9.2.

Daarvan is hier geen sprake. De projectkosten zijn gedekt en er is zelfs een overschot op de balans. Er is geen twijfel dat het project in de planperiode van 10 jaar kan worden uitgevoerd, laat staan dat bij de vaststelling van het Inpassingsplan op voorhand in redelijkheid had moeten worden ingezien dat uitvoering in de planperiode van 10 jaar niet mogelijk zou zijn. De 6 punten die appellante opwerpt doen niet af aan die conclusie. Hieronder wordt dat per punt kort toegelicht.

Ad 1: Het is normaal dat grote investeringen over een langere periode worden afgeschreven. De kapitaallasten worden elk jaar in de begroting meegenomen en zijn daarmee gedekt. Overigens is de vraag hoe de kapitaallasten tijdens de periode waarover wordt afgeschreven zijn gedekt niet relevant voor de toetsing van het Inpassingsplan. Relevant is dat ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan duidelijk was dat voldoende budget beschikbaar is om de RijnlandRoute in de planperiode aan te leggen, niet hoe die investering vervolgens technisch gezien in de boeken wordt verwerkt.

Ad 2: Bij de berekening van de meerjarige kapitaallasten is uitgegaan van het renteomslagpercentage van 2,94% uit de provinciale begroting 2015. Dat is een redelijk uitgangspunt. Vooral nog ligt de rente voor lange financiering (langer dan 10 jaar) ruim onder dat percentage.

Ad 3: In de opbouw van de dekking van de projectkosten is opgenomen "Opdracht van DBI" (€ 8,7 miljoen). Het gaat hier om een bijdrage van de Dienst Beheer en Infrastructuur van de provincie (DBI). De reden voor deze bijdrage is dat binnen het project RijnlandRoute werkzaamheden meegenomen worden, die anders door DBI gedaan hadden moeten worden in het kader van groot onderhoud. Door aanleg en onderhoud samen te voegen, is er minder hinder voor de weggebruiker. Over de bijdrage door DBI is geen onzekerheid.

Ad 4: De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal wegen (niet hoofdwegennet) komen voor rekening van de provincie. De jaarlijkse kosten bedragen € 5,6 miljoen (prijsspeil 2014). Dit bedrag is opgenomen in het Meerjarenprogramma Onderhoud 2014 en dekking is voorzien in het Kaderbesluit Infrastructuur 2014.

De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal hoofdwegennet binnen de RijnlandRoute bedragen € 2,0 miljoen (prijsspeil 2014). Deze worden binnen de Rijksbegroting gedekt.

Overigens is de vraag hoe het beheer en onderhoud van de RijnlandRoute, als die er eenmaal ligt, is gedekt, niet relevant voor de beoordeling of de realisatie van de RijnlandRoute binnen de planperiode economisch uitvoerbaar is.

Ad 5: Voor alle gemeenten en provincies geldt het BTW-compensatiefonds. Dit fonds was ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan, en ook op dit moment, toereikend om de BTW over de bijdragen van de provincie en de gemeenten aan de RijnlandRoute te compenseren.

Ad 6: In de provinciale begroting 2015 staat nergens opgenomen dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan. In de passage die appellante citeert staat juist dat er met de begroting 2015 een nog meer solide fundament is gelegd onder de huidige en toekomstige ambities van de provincie Zuid-Holland.

- 32.34 Volgen appellante voldoet het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute niet aan de eisen die de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 daaraan stelt. Volgens appellante heeft de provincie voor de compensatie voor weidevogelgebieden twee sporen laten verkennen. Het ene spoor heeft betrekking op de inzet van agrarisch natuurbeheer en het andere op reservaatbeheer. In het eerste spoor blijft volgens appellante onduidelijk hoe de provincie tot de conclusie kan komen dat "er voldoende animo (is) bij de leden van de vier omringende

agrarische natuurverenigingen om deel te nemen" en dat er "bovendien (voldoende polders (zijn) en (...) voldoende van omvang om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch natuurbeheer". Bovendien gaat het er volgens appellante niet om of dit alles voldoende is "om weidevogelcompensatie te realiseren" met boerennatuurbeheer, maar of dit alles voldoende compensatie oplevert. Het antwoord op die vraag blijft het Mitigatie- en Compensatieplan volgens appellante schuldig.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkt weidevogeleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie), sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Tenslotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorde zone.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 83 en 84:

In het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute is de weidevogelcompensatie verder uitgewerkt.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), par. 2.3.

De Compensatieopgave bedraagt circa 22 hectare (21,90 hectare).

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische

natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Grootte Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

Spoor 2 bestaat uit reservaatvorming met gebruikmaking van reeds bij de overheid in eigendom zijnde gronden (buiten de EHS). Voor spoor 2 is een reservering gevraagd op de gronden die in bezit zijn bij de Dienst Beheer landbouwgronden en ooit zijn gekocht voor de realisatie van het EHS in Zuid-Holland. Deze gereserveerde gronden worden niet meer ingezet voor de realisatie van de EHS en in tranches verkocht aan particulieren. Voor de compensatie kunnen deze gronden worden overgenomen van de overheid, ingericht en beheerd door een terreinbeherende instantie. De RijnlandRoute heeft in een gebied de wens voor reservering van in totaal circa 25 hectare geregistreerd. Voor het realiseren van beheer is een verkennend gesprek gevoerd met een terrein beherende instantie.

Ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan was er voldoende animo bij leden van de vier omringende agrarische natuurverenigingen om deel te nemen (spoor 1). Bovendien waren er voldoende polders en deze zijn voldoende van omvang om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. De komende maanden gaat de provincie de overeenkomsten afsluiten met de eigenaren die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen. In 2016 wordt het beheer gestart.

- 32.35 Appellante stelt dat het in strijd met artikel 6.3 van de Beleidsregel Compensatie niet duidelijk is hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd en bevat het plan ook geen kaart met de ligging van het compensatiegebied. Het blijft ook onduidelijk of de weidevogelverliezen door de RijnlandRoute wel helemaal worden goedge maakt "aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep", laat staan dat "het compensatiegebied door het bevoegd gezag planologisch (wordt) vastgelegd en wordt toegezien op een adequate bescherming in het toepasselijk bestemmingsplan" (artikel 7.2) en laat staan dat duidelijk is "hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is" (artikel 7.4).

Reactie:

Van strijd met artikel 6, lid 3, van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is geen sprake. Een kaart met de ligging van het compensatiegebied conform spoor 1 is wel degelijk opgenomen.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 33.

Uit de kaart volgt dat de compensatiegronden gelegen zijn aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep.

Het compensatiegebied heeft al de juiste bestemming voor weidevogelgebied. Een wijziging van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 7, lid 2, van de Beleidsregel is niet nodig.

Artikel 7, lid 4, van de Beleidsregel bepaalt dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een compensatieovereenkomst sluiten waarin is aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied is geregeld. Deze bepaling is op het Inpassingsplan niet van toepassing. Initiatiefnemer is in dit geval de provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag zijn GS van Zuid-Holland. Dat zou betekenen dat een overeenkomst zou moeten worden gesloten tussen dezelfde rechtspersoon (de provincie Zuid-Holland). Dat is niet mogelijk. Artikel 7, lid 4, Beleidsregel is voor die situatie niet geschreven. De informatie die in de overeenkomst zou komen te staan is opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan en verder uitgewerkt in de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute.

Zie par. 2.2 van de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute, bijlage 10 bij de Toelichting op het Inpassingsplan.

Wel zal de provincie de komende maanden overeenkomsten afsluiten met de eigenaren van gronden die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen voor de realisatie van weidevogelcompensatie. Hierboven onder 32.35 is dat reeds vermeld.

- 32.36 Appellante wijst erop dat zij in haar zienswijze al had aangegeven dat er – ingeval de provincie de weidevogelverliezen wil compenseren door reservaatvorming – bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen weinig animo zal zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt. Appellante stelt verder dat het niet controleerbaar is hoeveel alle mitigerende en compenserende maatregelen bij elkaar gaan kosten, nu de provincie niet heeft kunnen kiezen tussen de twee mogelijkheden voor compensatie; de inzet van agrarisch natuurbeheer en reservaatbeheer.

Reactie:

De stelling van appellante is niet juist. Voor spoor 2 zijn in ieder geval gronden gereserveerd met een oppervlakte van 24 en 21 hectare. Het gaat om gronden die in beheer zijn bij de Dienst Beheer Landbouwgronden. Daarmee hoeft er dus geen sprake te zijn van discussie over het afstaan van gronden door agrarische natuurverenigingen.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 33 en 34.

Hoeveel de compenserende maatregelen exact kosten is nog niet duidelijk. Het gaat op het totale budget voor de RijnlandRoute echter om een beperkt bedrag. Het is zeker dat er voldoende geld gereserveerd is voor de compensatie van weidevogelgebied.

Bijdrage F.H.J. von der Assen

- 32.37 Appellante stelt dat in algemene zin moet worden opgemerkt dat een deugdelijke verantwoording van de keuze voor "Zoeken naar Balans Optimaal" ontbreekt. Volgens appellante wordt nergens in de Toelichting aannemelijk gemaakt dat dit het juiste tracé is en dat het de voorkeur zou verdienen boven alternatieven zoals het aanpakken van knelpunten in de bestaande route (zgn. no-regretmaatregelen).

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. In de Toelichting is uitgebreid toegelicht waarom voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief is gekozen.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, hoofdstuk 4 (Milieueffectrapportage en keuze voorkeursalternatief).

Zie ook par. 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A. Uit het MER 2e fase volgt dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Om die reden is hier niet voor gekozen. Zie in dit verband de reactie hierboven onder 32.20.

- 32.38 Volgens appellante loopt het ZnB Optimaal-tracé van de RijnlandRoute door of langs een groot aantal polders die alle deel uitmaken van het provinciaal landschap Duin, Horst en Weide. De Papenwegsepolder en de Groote Westeindsche polder zijn volgens appellante aangewezen als "belangrijke weidevogelgebieden" en voor de

Papewegsepolder en de Oostvlietpolder geldt bovendien een opgave tot realisatie van een ecologische verbindingszone. Het gestelde op blz. 43 respectievelijk 47 van de Toelichting op het TB A4 respectievelijk A44, waar staat dat er binnen het plangebied geen (bestaande of) nieuwe EHS ligt is hier volgens appellante mee in strijd.

Reactie:

De Toelichting op de Tracébesluiten is correct. Provinciale landschappen en belangrijke weidevogelgebieden maken geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zoals aangewezen in artikel 5 van de Verordening Ruimte 2014 en kaart 3 daarbij. Verder liggen er geen EHS-gebieden in het plangebied van de Tracébesluiten. Wat ecologische verbindingszones betreft, geldt voor de Tracébesluiten dat alleen ter hoogte van knooppunt Ommedijk (RijnlandRoute/A44) een gewenste ecologische verbindingszone (evz) wordt gekruist. De evz is in de huidige situatie nog niet als zodanig aangelegd en is bovendien door barrièrevorming van de huidige infrastructuur niet voor alle doelsoorten geschikt om als zodanig te functioneren. Dit is wel degelijk vermeld in de Toelichting op het Tracébesluit A44. De maatregelen die zijn opgenomen in het Tracébesluit zorgen ervoor dat de aanpassing van de bestaande weg het toekomstig functioneren van de evz niet extra zal belemmeren. Door koppeling van de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) aan het Tracébesluit, namelijk het aanleggen van een ecoduct, zorgt het Tracébesluit er zelfs voor dat het oppervlak van de evz toeneemt en de barrièrewerking van de A44 wordt opgeheven.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 49 en 50.

De kruising van de evz in de Oostvlietpolder betreft het Inpassingsplan. Zie in dit verband de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 83 (onder Ecologische Hoofdstructuur).

- 32.39 Appellante stelt dat met de aanleg van de volledige aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 de voorziene ondergrondse faunapassage Maaldrift door zijn ligging en de combinatie met het fietspad van niet meer dan symbolische betekenis zal zijn. Dat leidt volgens appellante tot kapitaalvernietiging omdat andere investeringen in een robuuste ecologische verbinding hun waarde verliezen.

Reactie:

Appellante doelt op het ecoduct en ecopassage ter plaatse van de aansluiting van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 op de A44 (knooppunt Ommedijk).

Zie artikel 10, lid 3, Tracébesluit A44 (tabel 10.1, onder "Barrièrewerking").

Het is correct dat het ecoduct en de ecopassage worden gecombineerd met een fietstunneltje. Dat doet echter niet af aan de werking als ecologische verbindingszone.

Er is uitgebreid aandacht besteed aan de optimale inrichting van de fiets-ecotunnel en alle maatregelen zijn voorzien om het ecoduct en de ecopassage optimaal te laten functioneren.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan TB's RijnlandRoute, bijlage 8 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44, bladzijde 23 t/m 26.

- 32.40 Appellante stelt dat de aanleg van de RijnlandRoute door de polders evident in strijd is met het "nee tenzij"-principe voor EHS en belangrijke weidevogelgebieden. Voor zover volgens appellante al sprake is van groot maatschappelijk belang zijn er volgens appellante zeker reële alternatieven voorhanden, te weten de no-regretmaatregelen dan wel de aanleg van een (boor)tunnel volgens het Churchillaantracé of het Spoortracé.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Er zijn wel degelijk redenen van groot openbaar belang aan de orde bij de realisatie van de RijnlandRoute. Het gaat om het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer in de regio Holland Rijnland, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze regio.

Reële alternatieven zijn niet aanwezig. Dat de no-regretmaatregelen geen reëel alternatief zijn is hierboven bij 32.20 al toegelicht. Een (boor)tunnel volgens het Churchillaantracé is om een aantal belangrijke redenen afgefallen na het MER 2^e fase. Het alternatief Churchill Avenue is niet binnen het beschikbare budget te realiseren (dekkingstekort € 229 miljoen), zorgt niet voor een goede verkeersafwikkeling (onvoldoende probleemoplossend vermogen) en een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting is qua functionaliteit niet voorzien in de tunnelwetgeving en verhoudt zich niet goed met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen (met name het bepaalde in artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012). Het alternatief Spoortracé is eveneens afgefallen, en wel na het MER 1^e fase. Ook dit alternatief heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen. Het spoortracé leidt tot een grote verschuiving van verkeer binnen Leiden, maar heeft minder impact op de regionale verkeersstromen waarvoor de RijnlandRoute juist verlichting moet brengen.

Zie het MER 1^e fase, Hoofdrapport, blz. 79.

Daarbij was het Spoortracé zoveel duurder dan de overige alternatieven (ruim € 300 miljoen duurder dan de duurste variant van de overige alternatieven) dat het reeds daarom geen reëel alternatief was. Bovendien geldt ook voor dit alternatief dat een

(boor)tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting qua functionaliteit niet is voorzien in de tunnelwetgeving en zich niet goed verhoudt met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen.

Overigens wordt erop gewezen dat de Commissie m.e.r. het proces van fasering in de m.e.r. beschrijft, waarin het Spoortracé is afgevalen, en bij deze trechtering geen kanttekeningen plaatst.

Zie het Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r., hoofdstuk 2 (Procedure).

- 32.41 Appellante stelt dat, waar er in de toelichtingen op het Inpassingsplan en de Tracébesluiten wordt gesteld dat de aanleg van de RijnlandRoute niet tot significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de duinen leidt, (Coepelduynen en Meijendel/Berkheide) over het hoofd wordt gezien dat het Natura 2000-netwerk deel uitmaakt van de EHS en dat de instandhouding van dit netwerk onmogelijk is zonder bescherming van de ecologische verbindingzones. Ook wordt volgens appellante ten onrechte voorbijgegaan aan de effecten van de aanleg van de weg op andere Natura 2000-gebieden, zoals met name De Wilck en Kennemerland Zuid, die volgens appellante voor hun functioneren mede afhankelijk zijn van robuuste ecologische verbindingen tussen de kust en het achterland. Tenslotte is het beweerd ontbreken van significante negatieve effecten volgens appellante in tegenspraak met het feit dat voor de RijnlandRoute een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangevraagd.

Reactie:

Voorop staat dat EHS en Natura 2000-gebieden een verschillend toetsingsregime kennen. Voor Natura 2000-gebieden is relevant dat kan worden uitgesloten dat significante negatieve effecten optreden in het licht van de gestelde instandhoudingsdoelstellingen. De instandhoudingsdoelstellingen zien niet op ecologische verbindingzones. En overigens is hierboven bij 32.38 al toegelicht dat de aanwezige ecologische verbindingzones niet worden aangetast. In tegendeel, zij worden sterker gemaakt.

De Natura 2000-gebieden De Wilck en Kennemerland-Zuid liggen op respectievelijk minimaal 3,5 kilometer en 6,5 kilometer van de dichtstbijzijnde grens van het plangebied. Effecten op deze Natura 2000-gebieden zijn in de voortoets reeds met zekerheid uitgesloten.

Zie de Natuur- en voortoets 2^e fase MER (bijlage 44 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), par. 6.4 en 6.5 en 7.1.

Dat een vergunning is aangevraagd op grond van artikel 19d van de Nbw 1998 is niet in tegenspraak met de conclusie dat significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Conform artikel 19d van de Nbw wordt een vergunning aangevraagd als significante negatieve effecten niet reeds in de voortoets kunnen worden uitgesloten. Dat was zo voor de Natura 2000-gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen. In dat geval bepaalt artikel 19f van de Nbw dat een passende beoordeling wordt gemaakt. Conform artikel 19g van de Nbw 1998 wordt de vergunning verleend indien uit de passende beoordeling volgt dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Uit de passende beoordeling voor de RijnlandRoute volgt dat de natuurlijke kenmerken van de onderzochte Natura 2000-gebieden met zekerheid niet worden aangetast.

Zie de Natuurtoets (bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), hoofdstuk 3, par. 3.1.5.

- 32.42 Volgens appellante is door de provincie systematisch de verplichte alternieventoets voor weidevogelleefgebied genegeerd. Volgens appellante is steeds geredeneerd: er is sprake van een verlies of aantasting van belangrijk weidevogelgebied en derhalve zal er gemitigeerd en gecompenseerd worden. Volgens appellante zal er echter eerst moeten worden aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn.

Reactie:

Er is wel degelijk bezien of er reële alternatieven zijn voor het project waarbij geen sprake is van aantasting van weidevogelgebied. Hierboven onder 32.40 is reeds toegelicht dat dit niet het geval is.

- 32.43 Volgens appellante zijn de Natuurtoets en de Veldinventarisaties zeer gebrekkig en gebaseerd op absoluut onvoldoende inventarisatiewerk en literatuuronderzoek. Volgens appellante wordt dat door de onderzoekers impliciet onderkend. Zij wijst erop dat op blz. 9 van de Veldinventarisaties van februari 2014 staat: "Het momenteel gehanteerde detailniveau in het MER en de natuurtoets is niet voldoende voor juridisch houdbare bepaling van de effecten en daarmee van wijze en omvang van mitigatie dan wel compensatie".

Reactie:

Appellante citeert één zin, waardoor de betekenis totaal verdraaid wordt. De geciteerde zin staat in par. 1.1 van de Veldinventarisaties. Die heet niet voor niets "Aanleiding". Toegelicht wordt dat het detailniveau van de informatie die er op dat moment ligt voldoende was voor het MER, maar onvoldoende gedetailleerd om het Inpassingsplan vast te stellen. Dat is juist de reden waarom de betreffende Veldinventarisaties zijn gedaan. Met de Veldinventarisaties ligt er wel degelijk voldoende informatie.

Zie de Veldinventarisatie RijnlandRoute ihkv Flora- en faunawet, Bijlage 1 bij de Veldinventarisaties RijnlandRoute (Bijlage 7 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 9 en 10.

- 32.44 Volgens appellante is de opsomming van beschermde dier- en plantensoorten zeer willekeurig en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Appellante wijst erop dat op blz. 41 van de Natuurtoets wordt gesteld dat beschermde grondgebonden zoogdieren niet aanwezig zijn in het plangebied. Volgens appellante herbergen alleen de Papenwegsepolder en de Zuidwijkse polder echter al de volgende (rode lijst) grondgebonden zoogdieren die ingevolge de Flora- en faunawet strikte bescherming genieten: bosmuis, eekhoorn, egel, haas, hermelijn, konijn, ree, veldmuis en vos.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden.

De bosmuis, de egel, de haas, de hermelijn, het konijn, de ree, de veldmuis en de vos zijn geen strikt beschermde soorten (tabel 3-soorten) op grond van de Flora- en faunawet. Het zijn algemene, niet bedreigde soorten (tabel 1-soorten). Voor tabel 1-soorten geldt een algemene vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Hiervoor hoeft bij de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geen ontheffing te worden aangevraagd.

Zie artikel 16b, lid 1, onder d, en lid 2, onder a, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten j^o artikel 1b, lid 4, van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet.

Tabel 1-soorten zijn daarom in de Natuurtoets niet verder onderzocht.

De eekhoorn is een tabel 2-soort. Dat betekent dat eveneens een vrijstelling van de verboden van de Flora- en faunawet geldt, mits gewerkt wordt volgens een goedgekeurde gedragscode.

Zie artikel 16b, lid 1, onder d, en lid 2, onder b, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten.

Omdat geen absolute vrijstelling geldt zijn de tabel 2-soorten in de Natuurtoets onderzocht. Anders dan appellante stelt is daarbij de eekhoorn expliciet genoemd, en wel op bladzijde 41 waarnaar appellante zelf verwijst.

Zie de Natuurtoets (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 41, in de eerste alinea onder "huidige situatie".

32.45 Appellante stelt dat in het Rapport Veldinventarisaties RijnlandRoute van september 2014 tegenstrijdige informatie wordt verschaft. Volgens appellante wordt op blz. 32 gesteld dat beschermde soorten vaatplanten in het plangebied niet voorkomen, terwijl op blz. 69 het voorkomen van de beschermde soorten Zwanebloem en Smalle waterweegbree wordt vermeld.

Reactie:

Ook hier is geen sprake van een omissie in de rapporten.

Op blz. 32 staat:

"2.8 Vaatplanten

In de natuurtoets die is geschreven in het kader van het MER 2.0 blijkt het voorkomen van (strikt) beschermde vaatplanten in en/of nabij het plangebied op voorhand uitgesloten [Tauw, 2011]. Het optreden van negatieve effecten op deze beschermde soorten is daarom ook uitgesloten. Zodoende is nader onderzoek naar deze soorten niet uitgevoerd."

Op blz. 69 staat:

"3.8 Vaatplanten

Zoals aangegeven in par. 2.8 is nader onderzoek naar vaatplanten niet nodig geacht, en derhalve niet uitgevoerd. Tijdens het veldonderzoek naar andere beschermde soortgroepen zijn ook geen (strikt) beschermde vaatplanten waargenomen. Wel zijn de volgende vaatplanten van tabel 1 en/of de Rode Lijst waargenomen, waarvoor bij dit voornemen een vrijstelling van de Flora- en faunwet geldt:

- Smalle waterweegbree bij monsterpunt 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren
- Zwanebloem bij monsterpunt 4 en 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren en in verschillende sloten in de Ommedijkse polder."

De 2 passages zijn duidelijk met elkaar in overeenstemming en verwijzen zelfs naar elkaar. Wat appellante over het hoofd ziet is dat de smalle waterweegbree en de zwanebloem onder "tabel 1-soorten/ rode lijst soorten" vallen en niet onder (strikt) beschermde soorten zoals bedoeld op bladzijde 32.

32.46 Volgens appellante blijkt dat de onderzoekers zich ten aanzien van vogels voornamelijk hebben gericht op (jaarrond beschermde) nesten van huismus, buizerd en boerenzwaluw. Volgens appellante is ten onrechte het belang van de polders voor andere soorten broedvogels niet of onvoldoende in de beschouwingen betrokken. Voorts heeft het er volgens appellante de schijn van dat slechts broedvogels als beschermd worden beschouwd. Volgens appellante wordt ten onrechte voorbijgegaan aan het belang van de polders voor trekvogels die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet. Volgens appellante leidt de aanleg van de

RijnlandRoute voor de grutto en de kievit tot aanzienlijke aantasting van de functionele leefomgeving en doet het daarmee afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding.

Reactie:

Anders dan appellante stelt is wel degelijk onderzoek gedaan naar algemene broedvogelsoorten, en niet alleen naar soorten met jaarrond beschermde nesten.

Zie de Natuurtoets (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 49.

De relevante verbodsbepaling voor vogels uit de Flora- en faunawet is artikel 11, waaruit volgt dat het verboden is nesten te beschadigen, vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Voor trekvogels is dit verbod niet relevant, omdat zij geen nest maken. Om die reden zijn trekvogels terecht niet meegenomen in de toets aan de Flora- en faunawet.

Ook voor de grutto en de kievit geldt dat geen verbodsbepaling uit de Flora- en faunawet wordt geschonden zolang geen nest wordt verstoord. Het leefgebied van de grutto en kievit (beide weidevogels) wordt beschermd over de band van de belangrijke weidevogelgebieden. Hierboven bij 32.34 is reeds toegelicht dat het project aan de eisen omtrent belangrijke weidevogelgebieden voldoet. Er vindt compensatie plaats van de aantasting van weidevogelgebied door het project, waardoor het areaal leefomgeving voor weidevogels in stand blijft.

Overigens is het opmerkelijk dat appellante juist de grutto en de kievit noemt als vogels die over het hoofd zouden zijn gezien. Juist de grutto en de kievit zijn bij de beoordeling van de effecten van de RijnlandRoute op weidevogelgebieden expliciet als gidssoort beschouwd.

Zie de Natuurtoets (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 35.

- 32.47 Volgens appellante druist de aanleg van de RijnlandRoute in tegen de letter dan wel de geest van het verdrag van Bern inzake het behoud van de Europese natuur en natuurlijke habitats, Bonn inzake het behoud van trekkende wilde diersoorten, en het Biodiversiteitsverdrag.

Reactie:

De enkele algemene stelling dat het project in letter dan wel geest in strijd is met een aantal verdragen, kan aan de bestreden besluiten niet afdoen. Appellante onderbouwt haar stelling op geen enkele manier. Het is niet duidelijk om welke reden appellante meent dat er sprake is van strijd met de genoemde verdragen.

- 32.48 Volgens appellante worden in het Mitigatie- en Compensatieplan maatregelen voorgesteld die in strijd zijn met de wet. Appellante wijst erop dat wordt voorgesteld om voor aanvang van het broedseizoen bomen en struiken te verwijderen en potentiële broedplaatsen door regelmatig omploegen, betreden of met folie bedekken ongeschikt te maken. Volgens appellante is dat in strijd met artikel 2 van de Ffw (algemene zorgplicht) en artikel 11 (verbod verstoren nesten).

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Door vóór het broedseizoen potentieel broedgebied ongeschikt te maken, wordt juist voorkomen dat nesten worden gemaakt. Zo kan van het verstoren van nesten (en dus overtreding van de verbodsbepalingen uit de Ffw) juist geen sprake zijn.

- 32.49 Appellante stelt dat er al te gemakkelijk vanuit wordt gegaan dat een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet geen problemen zal opleveren. Appellante stelt dat het verlenen van de Flora- en faunawetontheffing problematisch zal zijn omdat voor vogels een beperkt aantal belangen voor ontheffing geldt. Er mag geen afbreuk worden gedaan aan de gunstige staat van instandhouding en er mag geen sprake zijn van alternatieven. Vrijstelling of ontheffing van de bepalingen van de Flora- en faunawet zal naar de mening van appellante niet mogelijk zijn zonder in conflict te komen met de EU-richtlijnen en internationale verdragen.

Reactie:

De vraag of voor de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Op dit moment, bij de toetsing van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten, zijn deze vragen nog niet aan de orde.

Zie AbRvS 24 december 2014, nr. 201406394/1/R6 (inpassingsplan "Bochtafsnijding Delftse Schie"), r.o. 22 en AbRvS 26 februari 2014, nr. 201307986/1/R6 (Tracébesluit Derde spoor Zevenaar-Duitse grens), r.o. 17.1.

Het inpassingsplan en de Tracébesluiten hadden alleen dan niet vastgesteld kunnen worden, indien de bevoegde gezagen op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Daarvan is geen enkele sprake. In de Toelichting is onderbouwd dat het project uit een oogpunt van natuur, waaronder de Ffw, uitvoerbaar is.

Zie de Toelichting, par. 6.9.

32.50 Volgens appellante wordt op diverse specifieke punten door de provincie in de Nota van Antwoord gereageerd met de algemeen mededeling dat de Commissie voor de m.e.r. van oordeel is dat het MER en de aanvulling daarop tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over het Inpassingsplan (blz. 90 Nota van Antwoord). Appellante stelt dat het feit dat er voldoende informatie is nog niet betekent dat daarmee de keuze voor het ZnB-O-tracé gerechtvaardigd is. Op een verzoek om serieuze aandacht te besteden aan alternatieven voor het ZnB-O-tracé, zoals de aanpak van verkeersknelpunten ten oosten en westen van Leiden, antwoordde GS zonder nadere motivering dat aan dit verzoek geen gevolg wordt gegeven (blz. 175 Nota van Antwoord). Op de stelling dat er rekening gehouden moet worden met de ambities die zijn vastgelegd in het Pact van duivenvoorde reageerde GS volgens appellante met: Deze mening deelt de provincie niet (blz. 103 Nota van Antwoord). Deze voorbeelden dienen volgens appellante om aan te tonen dat met name bij de provincie sprake is geweest van fixatie op de realisering van het in het coalitieakkoord overeengekomen tracé, waarbij de redelijkheid en de noodzaak om besluiten deugdelijk te motiveren dikwijls uit het oog zijn verloren.

Reactie:

Appellante verwijst niet naar de Nota van Antwoord Inpassingsplan, maar naar de Nota van Antwoord MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute. De inspraak op het MER en het voorontwerp-inpassingsplan is per thema gerubriceerd van een antwoord voorzien. De inspraak van appellante is behandeld onder volgnummer (B)235. Daarbij is niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk ingegaan. Dat doet aan het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan niet af.

Waar het om gaat is dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan voldoende gemotiveerd is. Dat is het geval. De keuze voor het Voorkeursalternatief is in dat kader uitgebreid onderbouwd.

Zie de Toelichting, hoofdstuk 4 (Milieueffectrapportage en keuze voorkeursalternatief).

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 3.7 (Variant Zoeken naar Balans A).

Hierboven onder 32.20 is reeds toegelicht dat dit geen reëel alternatief is.

32.51 Met betrekking tot landschap wijst appellante op het strandwallenlandschap tussen Den Haag en Leiden dat door het ZnB-O-tracé zal worden doorkruist. Volgens appellante is het strandwallenlandschap onderdeel van het Provinciale Landschap Duin, Horst en Weide en aangewezen als EHS topgebied en Kroonjuweel cultuurhistorie. Het gebied is volgens appellante tevens opgenomen als Belvédère gebied en aangewezen als het grootste beschermde dorpsgezicht van Nederland. Met het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) Duin, Horst en Weide geven de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg volgens appellante uitvoering aan hun verantwoordelijkheden voor hun deel van de voormalige Rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer. Volgens appellante staat de aanleg van het ZnB-O-tracé haaks op de maatregelen die de drie gemeenten willen treffen en zal het de effectiviteit ervan ernstig schaden.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Het betoog van appellante kan aan het Inpassingsplan niet afdoen. Artikel 8:69a Awb – waarin het relativiteitsvereiste is opgenomen – bepaalt dat een besluit niet wordt vernietigd 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. Appellante stelt hier expliciet belangen van de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg aan de orde. Het belang dat de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg geen uitvoering zouden kunnen geven aan hun verantwoordelijkheden is geen belang waar appellante zich op kan beroepen.

Voor zover niettemin wordt toegekomen aan een inhoudelijke beoordeling van dit betoog van appellante, wordt het volgende opgemerkt.

Bij de vaststelling van het Inpassingsplan is rekening gehouden met de aanwezigheid van het strandwallenlandschap dat noord-zuid in het landschap ligt.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 3.1 en 6.5.2.

In het document "Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute" is nadrukkelijk de opgave neergelegd om het element "de twee richtingen in het landschap: oost-west nabij de Oude Rijn en zuid-noord op de strandwallen en strandvlakten" te behouden.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.1.

Zie ook Inpassingsvisie en landschapsplan (Bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 24.

Door een verdiepte ligging van de weg door de strandvlakte met de Veenwatering in een aquaduct en een verdiept Knooppunt Ommedijk wordt de ruimtelijke onderbreking van de noord-zuidrichting van het landschap zoveel mogelijk beperkt. De zichtbaarheid van de weg is op maaiveld minimaal en de Veenwatering en Dobbewatering als belangrijke landschappelijke structuurdragers in het gebied blijven behouden. Dit sluit aan bij de ambities uit het Landschapsontwikkelingsplan van de gemeenten.

De RijnlandRoute heeft geen negatief effect op de oost-west richting nabij de Oude Rijn, omdat de weg zelf ook oost-west gericht is en daarmee – daar waar de weg beleefbaar is, langs Valkenburg – deze richting alleen maar benadrukt.

Er is al met al geen sprake van dat de maatregelen uit het Landschapsontwikkelingsplan in gevaar komen. Bij het opstellen van de Inpassingsvisie en het Landschapsplan zijn de ambities uit het Landschapsontwikkelingsplan meegenomen.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.

- 32.52 Volgens appellante zijn de RijnlandRouteplannen in redelijkheid niet te rijmen met de ambities op het gebied van natuur en landschap zoals verwoord in de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland, de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland en de provinciale Groenagenda. Volgens appellante wordt in het voor de provincie bindende Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide als een van de hoofdambitie het veiligstellen van de groen verbinding tussen kust en Groene Hart genoemd. Daarnaast wordt in het Gebiedsprofiel volgens appellante gesteld "Tevens dienen broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden en versterkt te worden". Volgens appellante kan men in gemoede niet enerzijds dit als beleid uitdragen en anderzijds een snelweg met verkeersknooppunt aanleggen dwars door de laatste groene verbinding van betekenis tussen kust en Groene Hart. Volgens appellante wordt deze onverenigbaarheid van doelstellingen impliciet erkend in de Nota van Antwoord, waar staat dat het een "uitdaging is om de RijnlandRoute, die het landschap doorsnijdt, en de bescherming van dat landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn".

Reactie:

Er is geen sprake van dat de aanleg van de RijnlandRoute in strijd komt met de ambities op het gebied van natuur en landschap in de door appellante genoemde documenten.

Het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide houdt juist al rekening met de aanleg van de RijnlandRoute.

Zie het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide, blz. 21, onder "Ontwikkelingen" (deze bladzijde is als **Bijlage 44** bij dit verweerschrift gevoegd).

Datzelfde geldt uiteraard voor de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland en de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020.

Voor de volledigheid zijn als **Bijlagen 45 en 46** bij dit verweerschrift gevoegd:

- een uitsnede uit de kaart "Mobiliteit en bebouwde ruimte" van de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland
- een uitsnede van de kaart met weginfrastructuur uit de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020.

Op beide kaarten is de RijnlandRoute duidelijk zichtbaar als te realiseren infrastructuur.

De Groenagenda van de provincie Zuid-Holland is nog niet definitief vastgesteld. Deze is voor de toetsing van de bestreden besluiten reeds daarom niet relevant. Het ontwerp van de Beleidsvisie Groen (Groenagenda Zuid-Holland) is al wel ter inzage gelegd. Ook daarin is de aanleg van de RijnlandRoute voorzien.

Zie de ontwerp-Beleidsvisie Groen, blz. 19 (deze bladzijde is bijgevoegd als **Bijlage 47** bij dit verweerschrift).

Het spreekt voor zich dat het een uitdaging is om de RijnlandRoute zo aan te leggen dat de impact op het landschap zo beperkt mogelijk is. Dat geldt in ons dichtbevolkte land voor elke nieuwe infrastructuur. Voor de RijnlandRoute is de uitdaging met succes volbracht. Een belangrijke succesfactor is dat de verbinding tussen de A4 en de A44, deels verdiept en deels in een geboorde tunnel komt te liggen. De kwaliteiten van het polderlandschap (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden door een verdiepte ligging en boortunnel zoveel mogelijk gerespecteerd. De agrarische bestemming van de omringende polder wordt niet gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Dat is in Nota van Antwoord toegelicht in de passage waarnaar appellante verwijst.

Voor weidevogelgebieden geldt dat waar sprake is van aantasting conform de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap Zuid-Holland 2013 wordt voorzien in compensatie, waardoor broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden blijft.

Met de komst van de RijnlandRoute wordt verder een econduct en ecopassage onder de A44 gerealiseerd. Zo draagt de RijnlandRoute bij aan de realisatie van de groene verbinding tussen kust en Groene Hart.

32.53 Appellante stelt dat door de aanleg van hoge fly-overs bij de A4 sprake zal zijn van een aanzienlijke aantasting van het landschap met grote negatieve gevolgen voor de gebruikswaarde van de omliggende gebieden (o.a. Vlietland) voor natuur en recreatie.

In dat verband is het volgens appellante navrant om op blz. 16 van het Mitigatie- en Compensatieontwerp te moeten lezen dat realisatie van een ecoduct over de A44 wordt afgewezen omdat dit de openheid van het landschap zou ontsieren. Ook hier schiet volgens appellante de motivering van de keuze voor een fly-over (TB A4) en een ondergrondse ecopassage (A44) tekort.

Reactie:

De ecopassage onder de A44 kan onder de weg door worden aangelegd. Dat heeft de voorkeur omdat de ecopassage dan minder invloed heeft op het landschap.

Verweerders hebben onderzocht of ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij knooppunt Hofvliet onder de A4 gebracht kan worden. Het is technisch zeer ingrijpend om de fly-overs te vervangen door twee ondergrondse verbindingswegen. Daarvoor zou erg diep gegraven moeten worden, aangezien deze twee verbindingswegen onder elkaar komen te liggen. Eén fly-over onder de grond is op zich technisch wel haalbaar, maar dat neemt het punt van de openheid maar ten dele weg. Het vervangen van één fly-over door een tunnel bleek bovendien financieel niet haalbaar. De kosten van een ondergrondse aansluiting zijn substantieel hoger dan de voorziene variant met fly-overs over de A4. De aanzienlijk hogere kosten van een aansluiting onder de A4 door staan niet in verhouding tot de beperkte voordelen daarvan. Verweerders zijn van mening dat zij daarin een alleszins redelijke afweging hebben gemaakt. Het bevoegd gezag heeft ingevolge de rechtspraak van uw Afdeling bij de vaststelling van een ruimtelijk plan dan wel een tracébesluit overigens een ruime mate van beleidsvrijheid bij de afweging van de aan de orde zijnde belangen en de voor- en nadelen van alternatieven.

Zie bijvoorbeeld:

- AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.20;
- AbRvS 1 oktober 2014, nr. 201309459/1/R6 (Tracébesluit N18 Varsseveld-Enschede), r.o. 10; en
- AbRvS 23 juli 2014, nr. 201400906/1/R6 (Inpassingsplan N345 rondweg Voorst), r.o. 4.4.

Bij het ontwerp van knooppunt Hofvliet is rekening gehouden met de waarden van het omliggende landschap. Zo krijgen de kunstwerken geen overheersende 'high-tech'-achtige vormgeving, maar een vormgeving die aansluit op de omgevingskenmerken: licht, lucht, ruimte en zichtlijnen. De taluds krijgen een groene, natuurlijke uitstraling en er wordt verlichting toegepast die verstrooiing voorkomt. De plaatsing van wegmeubilair zoals portalen wordt in samenhang met het omliggende landschap bepaald. Er komen geen (geluid)schermen of -wallen bij het knooppunt. Op deze manier, die is vastgelegd in het landschapsplan, wordt het knooppunt zo goed mogelijk in het landschap ingepast.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het tracébesluit A4), blz. 120-127.