

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

Betreft: Zienswijze Ontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute

Geacht College,

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken een zienswijze in te dienen m.b.t. het door u ter inzage gelegde Ontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute (O-PIP). Ik beperk mij hierbij voornamelijk tot de gevolgen van het inpassingsplan voor natuur en landschap en verwijst u in dit verband tevens naar de door mij ingediende zienswijzen op het MER 1<sup>e</sup> fase, MER 2<sup>e</sup> fase en het Voorontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute (VO-PIP).

#### **Nota van Antwoord**

Met teleurstelling heb ik kennis genomen van uw reactie op mijn zienswijzen op MER en VO-PIP. Voor zover u op de door mij ingebrachte punten bent ingegaan heeft u zich voornamelijk beperkt tot algemeenheden. Zo heb ik u een gedetailleerd overzicht gezonden van onjuistheden en omissies in het Achtergrondrapport Natuur 2.0, waarop u heeft gereageerd met de mededeling dat mijn mening voor kennisgeving wordt aangenomen en dat de beantwoording van de al dan niet terecht geconstateerde onjuistheden is terug te lezen in de Nota van Antwoord. Ik heb echter na zorgvuldige bestudering van deze nota moeten constateren dat daarin letterlijk niets is terug te vinden van mijn gedetailleerde kritiek.

Op diverse andere specifieke punten heeft u gereageerd met de algemene mededeling dat de commissie voor de m.e.r. van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Hoe discutabel deze conclusie van de commissie ook is, het feit dat er voldoende informatie is betekent uiteraard nog niet dat daarmee uw keuze voor het ZnB-tracé gerechtvaardigd is. Op mijn verzoek om serieuze aandacht te besteden aan alternatieven voor het ZnB-tracé, zoals de aanpak van de verkeersknelpunten ten oosten en westen van Leiden, antwoordt u zonder nadere motivering dat aan dit verzoek geen gevolg wordt gegeven. Op de stelling dat er rekening moet worden gehouden met de ambities die zijn vastgelegd in het Pact van Duivenvoorde reageert u simpelweg met: "Deze mening deelt de provincie niet".

Dit alles doet mij de vraag herhalen in hoeverre u bezig bent met een serieuze exercitie en hoe u kunt verantwoorden dat u op dit moment ten koste van veel gemeenschapsgeld andermaal (na MKBA 2007, Aanvullende planMER voor 6<sup>e</sup> partiële herziening streekplan Zuid-Holland West 2008, Startnotitie MER Rijnlandroute 2009 en MER 1<sup>e</sup> fase 2010, MER 2<sup>e</sup> fase 2012 en VO-PIP) een enorme inspanning vraagt van burgers en instanties om in een kort tijdsbestek een grote hoeveelheid documentatie te bestuderen en op een zinvolle wijze daarop te reageren. Het gaat in deze kwestie om zorgvuldigheid, maar ook om de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van het provinciale bestuur.

## **De inhoud van het O-PIP**

### Algemeen

In algemene zin valt het op dat in de Toelichting bij het O-PIP nog steeds wordt uitgegaan van een ongeloofwaardig groeiscenario voor de regio Holland-Rijnland. Daarbij worden, zoals door vele deskundigen inmiddels is aangetoond, uitgangspunten gehanteerd m.b.t. verkeersontwikkeling, woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen, die, mede gelet op de huidige economische ontwikkelingen, niet of niet langer als realistisch zijn aan te merken.

Voorts is in algemene zin onvoldoende rekening gehouden met demografische ontwikkelingen (afname bevolkingsgroei en toenemende vergrijzing), sociale ontwikkelingen zoals thuiswerken en alternatieve methoden ter bestrijding van files zoals belasting van het woon-werkverkeer, verbetering van het openbaar vervoer en stimulering van vrachtvervoer over water.

Hiernaast wordt door u betoogd dat door de RijnlandRoute de leefbaarheid wordt verbeterd (blz 7), maar dit wordt slechts gerelateerd aan de veronderstelde afname van de hoeveelheid verkeer op enkele lokale routes. U verzuimt geheel ten onrechte in de afweging mee te nemen dat de leefbaarheid juist verslechtert door een geheel nieuwe weg aan te leggen door een uniek natuurgebied en door een verbinding van de ecologische hoofdstructuur, waar die juist op zijn smalst is (bij Maaldrift).

Voorts merk ik op dat het O-PIP aanzienlijk afwijkt van het VO-PIP, doch dat dit merkwaardig genoeg niet heeft geleid tot een aanvullend MER. Gelet op de effecten van diverse wijzigingen, zoals bijvoorbeeld de te verwachten verslechtering van luchtkwaliteit rond de tunnelmonden en de schadelijke gevolgen voor natuur en landschap van de verlegging van de weg van de A4 en de aanleg van een dubbele fly-over, is er m.i. alle reden om alsnog te zorgen voor een aanvullend MER. Dit is overigens ook geadviseerd door de Commissie voor de m.e.r. en zelfs toegezegd door gedeputeerde mevrouw De Bondt.

Tenslotte merk ik op dat het O-PIP slechts een deel van de totale RijnlandRoute betreft, omdat de delen die vallen onder de Ontwerp Tracé Besluiten (OTB's) niet zijn meegenomen. Dat maakt het voor indieners van een zienswijze onmogelijk om te komen tot een geïntegreerde benadering van o.a. de milieueffecten van O-PIP en de OTB's. U had in overleg met het Rijk moeten zorgen voor gelijktijdige terinzagelegging. Door dit na te laten

frustreert u het doel van de inspraak van belanghebbenden en maakt u zich ook in dit opzicht schuldig aan onzorgvuldig bestuur.

### Natuur en landschap

Uw voornemen om de boortunnel met ca 80 meter naar het oosten en circa 200 meter naar het westen te verlengen verandert helaas weinig aan de desastreuze gevolgen die de aanleg van de Rijnlandroute volgens het ZnB-tracé zal hebben voor het landschap en de natuur ten oosten en westen van Voorschoten. De aanleg van een volledige aansluiting op de A44 betekent in feite de nekslag voor alle plannen om een betekenisvolle ecologische verbinding tussen de duinstreek en het Groene Hart te realiseren. De voorziene ondergrondse faunapassage bij Maaldrift zal door zijn ligging en geringe omvang van niet meer dan symbolische betekenis zijn. In dit verband wil ik u wijzen op de grote investeringen die door de provincie zijn gedaan in gebieden als Lentevreugd en het Bentwoud, die moesten dienen als “stepping stones” in een robuuste ecologische verbindingzone, waar o.a. de ree van zou profiteren. Tot mijn verbazing lezen wij thans in de Natuurtoets (pag. 31) dat de provincie juist wil verhinderen dat reeën zich verplaatsen richting het binnenland, een keuze die o.m. gebaseerd zou zijn op een vermeend overschot van reeën in het duingebied. Naar mijn mening is dit een aantoonbaar onjuiste premisse.

De Papenwegse polder en Oostvlietpolder zijn door de provincie bestemd als belangrijke weidevogelgebieden. Bovendien ligt er in beide polders een opgave tot realisering van een ecologische verbindingzone in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur. Voor zowel de EHS als de belangrijke weidevogelgebieden geldt in de provincie Zuid-Holland het “nee tenzij” principe, dat inhoudt dat een aantasting van deze gebieden niet is toegestaan tenzij er sprake is van een groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Naar mijn mening is de aanleg van het ZnB-tracé door de polders overduidelijk in strijd met dit uitgangspunt. Ook de provinciale ambities zoals verwoord in de visie Ruimte en Mobiliteit, het landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst en Weide en de recente provinciale Groenagenda zijn m.i. in redelijkheid niet meer te rijmen met de voorliggende plannen. Als reactie hierop heeft de provincie o.a. in de Nota van antwoord gesteld dat zij het als een “uitdaging” beschouwt “om de realisatie van de Rijnlandroute en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn”. In dit verband wordt onder meer verwezen naar de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie, die zijn weergegeven in de Inpassingsvisie en het Landschapsplan. In deze documenten komt men echter niet verder dan de opsomming van enkele weinig concrete suggesties, zoals het inpassen van de weg tussen lage dijken en het aanleggen van plasdras gebiedjes.

Volgens de Natuurtoets (pag. 40) is er alleen in de Papenwegse polder al sprake van een compensatiebehoefte van 29,96 ha weidevogelgebied als gevolg van vernietiging van broedbiotoop en extra geluidsverstoring. Zoekend in het Landschapsplan naar een concrete

invulling hiervan moet ik echter vaststellen dat onder het kopje Papenwegse polder de paragraaf compensatie en mitigatie geheel ontbreekt. Overigens wordt in de stukken evenals in de eerdere achtergrondrapporten ten onrechte voorbijgegaan aan het belang van de polders voor vele soorten trekvogels, die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet. Ook is de opsomming van beschermde dier- en plantesoorten die in het plangebied voorkomen nog steeds zeer willekeurig en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Wat betreft het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en faunawet roep ik de conclusie van de Natuurtoets van het Bureau Mertens in herinnering dat dit problematisch zal zijn “omdat mitigerende en compenserende maatregelen moeilijk zijn te treffen” en er reële alternatieven bestaan voor het ZnB-tracé (Natuurtoets Bureau Mertens 2010, pag. 56).

Ik wil er dan ook met kracht voor pleiten om deze alternatieven, zoals het (bij voorrang) aanpakken van de knoop Leiden-West en de situatie rond het Lammenschansplein, danwel het aanleggen van een (boor)tunnel volgens het Churchilllaan tracé, alsnog serieus in overweging te nemen.

Tenslotte sluit ik mij in algemene zin graag aan bij de zienswijzen welke zijn ingediend door of namens het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute en de daarbij aangesloten organisaties.

Hoogachtend,

w.g.

mr. F.H.J. von der Assen

Van Slingelandtplantsoen 18  
2253 WT Voorschoten

c.c. Leden van Provinciale Staten