

Bezuidenhoutseweg 50
2594 AW Den Haag
telefoon (070) 30 40 114
e-mail info@milieufederatie.nl
www.milieufederatie.nl

bankrekening 69.52.04.025
IBAN: NL83 INGB 0695 2040 25
BIC: INGBNL2A

Provincie Zuid-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Datum: 6 mei 2014
Betreft: Zienswijze Ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute
Ons kenmerk: MO 600/14.021

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Graag willen wij hierbij gebruik maken van de gelegenheid om te reageren op het ontwerp inpassingsplan Rijnlandroute.

Algemeen

Hoewel wij kunnen begrijpen dat de Rijnlandroute een complex project is, willen wij toch onze verbijstering uitspreken over de hoeveelheid rapporten die nu ter inzage ligt. Bij de hoofd rapporten horen maar liefst zestig bijlagen! Inspraak is bedoeld om iedere belanghebbende de kans te geven om te reageren op de voorgenomen plannen, maar zo'n grote hoeveelheid rapporten maken het voor de gemiddelde burger een onbegonnen werk om deze plannen te beoordelen en daarop te reageren en zullen burgers dus juist ontmoedigen om verder betrokken te zijn bij dit project. Zorgvuldigheid van besluitvorming is belangrijk en daarvoor moet alle relevante informatie beschikbaar zijn, maar een overdaad aan informatie verminderd juist de zorgvuldigheid van de besluitvorming doordat slechts weinigen tegen zo'n rapportenoorlog opgewassen zullen zijn.

Wij betreuren uw keuze voor de voorliggende variant van de Rijnlandroute (zoeken naar balans). Hoewel wij het zeer waarderen dat er gedurende het besluitvormingsproces een aantal belangrijke inpassingsmaatregelen zijn toegevoegd aan het ontwerp was er een alternatief mogelijk dat nog minder nadelige gevolgen voor de leefomgeving zou hebben. Namelijk de Churchill Avenue. In onze zienswijze op het Voorontwerp Inpassingsplan hebben wij u hier ook al op gewezen en wij vinden het dan ook erg jammer dat dit niet tot een wijziging van uw keuze geleid heeft.

Nut en noodzaak

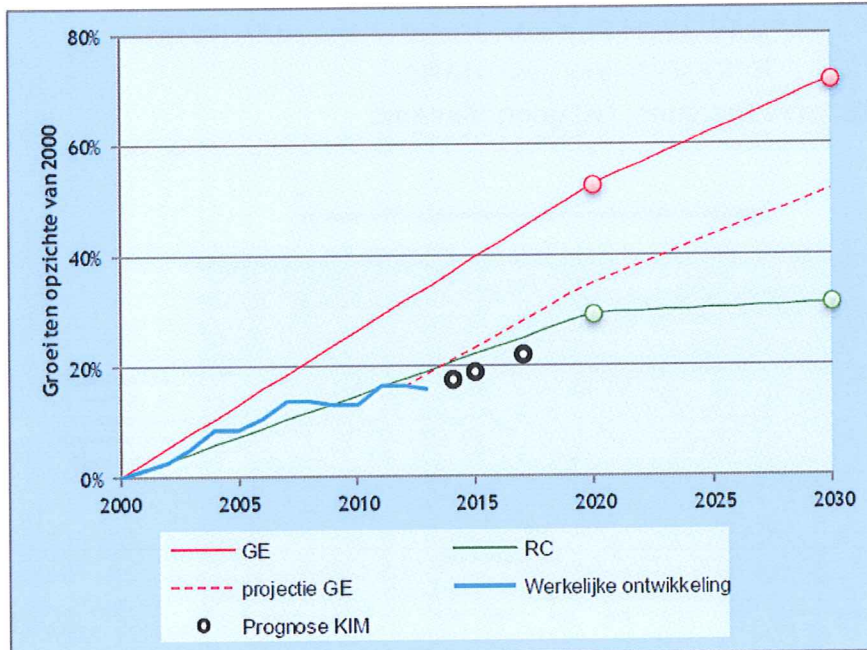
Bij de onderbouwing van nut en noodzaak is het van belang dat een zorgvuldige afweging gemaakt wordt op basis van de voordelen van de weg in de vorm van met name reistijdwinst en een robuuster wegennet en de nadelen in de vorm van met name investerings- en onderhoudskosten en de negatieve effecten op de leefomgeving (natuur, recreatie, landschap, milieu etc.). Om deze voor en nadelen goed in beeld te brengen, is het van belang om de effecten van de weg zo zorgvuldige mogelijk in beeld te brengen.

Omdat de toekomstige ontwikkelingen nooit exact te voorspellen zijn, wordt daarom gewerkt met verschillende scenario's voor de toekomstige verkeersontwikkelingen. Deze scenario's zijn nadrukkelijk bedoeld als bandbreedtes waarbinnen de toekomstige verkeersontwikkeling zich realistisch gezien kan bevinden en niet als exacte prognose. Bij de Rijnlandroute is gebleken dat de er een groot verschil is tussen de baten-kosten ratio tussen het scenario van hoge verkeersgroei (GE) en lage verkeersgroei (RC): in het hoge scenario zijn de totale baten drie keer zo hoog als in het lage. En de baten-kosten ratio is in het scenario van hoge groei gunstig (bijna 2) terwijl dit in het lage scenario zeer ongunstig is (ongeveer 0,6).

Onderstaande figuren (figuur 1, 2 en 3) laten zien dat de werkelijke verkeersgroei al een aantal jaren gestagneerd is en de verkeersontwikkeling zich momenteel onder het laagste scenario bevindt. De verwachting is dat de verkeersontwikkeling zich voorlopig rond het laagste scenario zal begeven. Zelfs als de verkeersgroei weer aan zal trekken, dan zal deze de komende decennia zich nog niet in de buurt van het hoge groeiscenario bevinden.

Dit betekent dus dat het zeer aannemelijk is dat de kosten van de Rijnlandroute hoger zullen zijn dan de baten. Volgens ons zijn nut en noodzaak van deze weg dan ook onvoldoende onderbouwd en wegen de nadelen van de weg niet op tegen de voordelen.

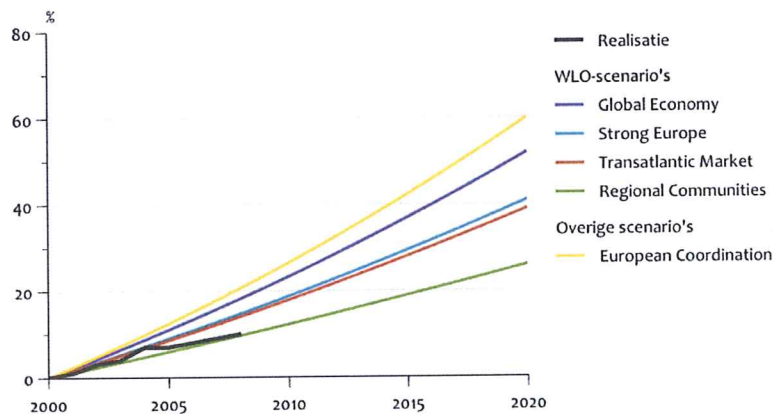
Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegennet t.o.v. 2000 (tussen 2000 en 2030)



Bron: WLO, RWS Publieksrapportages Rijkswegennet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

Figuur 1: Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegennet t.o.v. 2000 (Bron: Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, november 2013)

Verandering gebruik hoofdwegennet ten opzichte van 2000

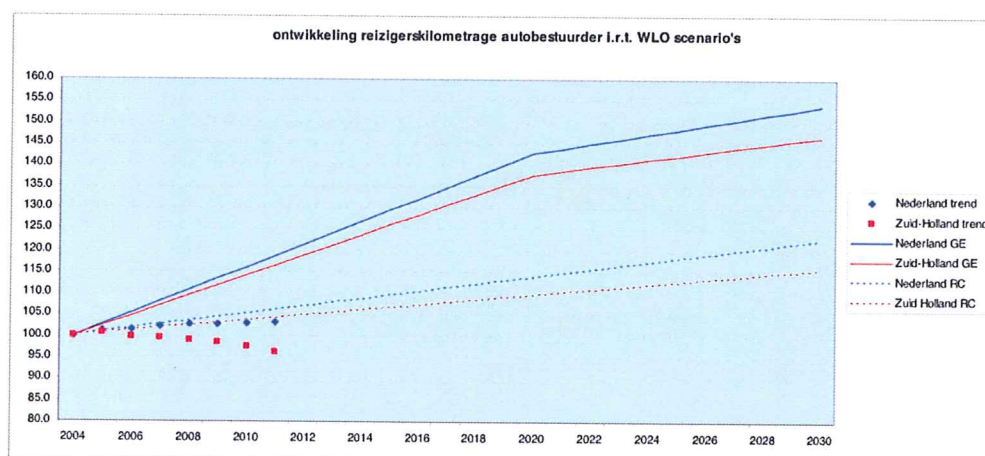


Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

Figuur 2: Ontwikkeling van de daadwerkelijke verkeersgroei ten opzichte van de verschillende WLO scenario's (Bron: Bestendigheid van de WLO scenario's, PBL, 2010)

Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's (Bron: MON/OViN/NRM)

Files: GE forse toename; RC geen toename



provincie **HOLLAND**
ZUID

Figuur 3: Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurders in relatie tot WLO scenario's (Bron: Informatieve presentatie over trends, Provincie Zuid-Holland, 2013)

Ecologische hoofdstructuur

De Rijnlandroute doorsnijdt de ecologische hoofdstructuur (EHS) op twee locaties, namelijk de ecologische verbinding bij Maaldrift en de ecologische verbinding in de Oostvlietpolder. (verbinding Cronesteijn – Vlietland). Deze laatste verbindingszone wordt op twee locaties doorkruist. Voor het doorkruisen van de EHS zijn de spelregels EHS van toepassing. Hierin is het 'Nee, tenzij' regime opgenomen. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Er is dan ook ten onrechte voor de Rijnlandroute volgens het tracé zoeken naar balans gekozen omdat er alternatieven waren die de EHS niet doorsnijden. Als ondanks het niet juiste doorlopen van de spelregels EHS, toch zou worden vastgehouden aan het gekozen tracé, dan vinden wij het van groot belang dat er maatregelen genomen worden om de doorsneden ecologische verbindingen hun functie blijven behouden.

Ecologische verbinding Maaldrift

Omdat de ecologische verbinding bij Maaldrift wordt doorkruist door het deel van de Rijnlandroute dat valt onder het nog te nemen ontwerp tracébesluit, zullen wij hier later nader op in gaan. Voor de volledigheid willen wij hier wel alvast vermelden dat wij uit het inpassingsplan onvoldoende op kunnen maken hoe de ecologische verbinding bij Maaldrift blijft functioneren na de aanleg van de Rijnlandroute. Er wordt namelijk wel duidelijk gemaakt dat er een faunapassage gerealiseerd zal worden onder de A44. Maar ook de verbindingsboog tussen de A44 en de Rijnlandroute zal passeerbaar moeten zijn. Wij konden uit de voorliggende rapporten onvoldoende opmaken hoe dit gerealiseerd zal gaan worden.

In de natuurtoets wordt aangegeven dat voor het doorkruisen van de verbindingszone bij Maaldrift geen sprake is van een mitigatie of compensatienoodzaak omdat de ecologische verbindingszone nog niet is ingericht en er dus geen toename van versnippering zou zijn. Dit is echter een onjuiste aanname: de compensatieplicht geldt voor alle EHS die in provinciale ruimtelijke verordening als zodanig bestemd is, ongeacht de stand van zaken met betrekking tot verwerving, inrichting en beheer. Het compensatiebeginsel geldt dus gewoon voor de EHS die door de Rijnlandroute doorkruist wordt en dient dus toegepast te worden. Dit geldt eveneens voor de ecologische verbindingszone in de Oostvlietpolder.

Ecologische verbinding Oostvlietpolder

In het landschapsplan wordt bij de Oostvlietpolder ten onrechte niets gezegd over behoud van de ecologische functie van de ecologische verbinding in de Oostvlietpolder (tussen Cronesteijn en de Vlietland). In de natuurtoets wordt aangegeven dat er een watergang zal worden aangelegd met natuurvriendelijke oevers. Het landschapsplan laat echter zien dat de watergang loopt tot aan de Rijnlandroute (waar deze net uit de tunnel in de Oostvlietpolder is gekomen). De ecologische verbindingszone in de Oostvlietpolder is echter bedoeld om uitwisseling van soorten tussen Cronesteijn en Vlietland mogelijk te maken. Het landschapsplan laat echter niet goed zien hoe de verbinding tussen Vlietland en de brede watergang met natuurvriendelijke oevers gerealiseerd zal worden. Zonder die ontbrekende schakel kan de ecologische verbindingszone niet functioneren. Aansluiting zit wel in mitigatieontwerp.

Het wordt ons uit de natuurtoets niet duidelijk wat de doelsoorten zijn van ecologische verbindingszone in de Oostvlietpolder. Er wordt in de natuurtoets wel vermeld dat de ecologische verbindingszone de Europaweg via een duiker passeert en deze alleen gebruikt kan worden door aquatische soorten. Het lijkt ons aannemelijk dat tot de doelsoorten ook niet-aquatische soorten behoren en wij pleiten er dan ook voor dat de aanleg van de Rijnlandroute wordt aangegrepen voor het verbeteren van de ecologische verbinding onder de Europaweg.

Weidevogelgebied

In de natuurtoets wordt nagegaan waar sprake is van een afname van geschiktheid als weidevogelgebied gevolg van verstoring. Hierbij wordt gekeken naar geluidsverstoring omdat het effect door geluid het grootst is. In deze analyse (zie onder andere figuur 4.1 van de natuurtoets) wordt aangegeven dat er direct ten oosten van de A4 geen sprake zou zijn van effecten op dit gebied dat volgens de provinciale structuurvisie ook weidevogelgebied is. Dit komt op ons bij de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 nogal onwaarschijnlijk over. De aansluiting wordt hier immers gerealiseerd via fly-overs waardoor een toename van de geluidsverstoring (zeker gezien frequent voorkomende westelijke windrichting) onvermijdelijk lijkt. Wij vragen ons dus af hoe geconcludeerd kan worden dat er geen sprake zou zijn van een toename van de verstoring.

Daarnaast blijft in het voorliggende inpassingsplan onvermeld dat de Oostvlietpolder mogelijk een belangrijke rol voor weidevogels zal gaan spelen vanwege de realisatie van bedrijventerrein Veenderveld 2. Over de afweging om te kiezen voor de realisatie van een bedrijventerrein in Veenderveld heeft het college van GS (in de nota van antwoord) het volgende vermeld:

Tegenover het verlies van 55 ha veenweidegebied in Veenderveld staat wel het groen blijven van 60 ha in de Oostvlietpolder. Op korte afstand van Leiden is daarmee een groengebied met natuur-, recreatie- en landschappelijke waarden behouden. Conform het compensatiebeleid van de provincie moet het verlies aan gebied met de aanduiding "belangrijk weidevogelgebied" gecompenseerd worden. Dit compensatiebeleid is beschreven in de beleidsregel: "Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland" (2013). Voor een deel zal de Oostvlietpolder deze betekenis voor de weidevogels kunnen overnemen.

Wij zijn van mening dat dergelijke uitspraken van GS daarom niet buiten beschouwing kunnen blijven in de besluitvorming over de Rijnlandroute. Er moet dus al geanticipeerd worden op het bestemmen van de Oostvlietpolder als belangrijk weidevogelgebied en worden nagegaan in hoeverre de mogelijkheden hiervoor beperkt worden door de realisatie van de Rijnlandroute.

In de natuurtoets wordt aangegeven dat de compensatie van het weidevogelgebied gerealiseerd zal worden door in te zetten op agrarisch natuurbeheer. Wij zijn van mening dat het van belang is om hier wel duidelijke afspraken over te behalen doelen worden gemaakt die door agrariërs én natuurorganisaties worden onderschreven en dat monitoring van de doelen plaatsvindt. De effectiviteit van agrarisch natuurbeheer is beperkt gebleken dus het is belangrijk om afspraken te maken die ook echt tot resultaat voor de weidevogels leiden. Bovendien kan er niet zonder meer vanuit worden gegaan dat agrariërs in het betreffende compensatiegebied ook allemaal bereid zijn om tot agrarisch natuurbeheer over te gaan. Hier zullen dus vooraf ook duidelijke afspraken over gemaakt moeten worden.

Compensatie gereed voorafgaan aan aanleg

Wij willen graag benadrukken dat het van belang dat de natuurcompensatie die gerealiseerd moet worden vanwege de aanleg van de Rijnlandroute voltooid is voordat de aanleg van de weg begint. Alleen dan kan voorkomen worden dat de natuur die verstoord wordt door de aanleg van de weg elders een geschikt onderkomen kan vinden.

Waterpeil in belangrijk weidevogelgebied

In het achtergrondrapport water wordt aangegeven dat aan de westzijde van de tunnel en bij de verdiepte ligging aanzienlijke grondwaterstandveranderingen op kunnen treden. Het gaat hier om verlagingen van het grondwater. Deze locatie bevindt zich in belangrijk weidevogelgebied. Een te laag grondwaterpeil kan er echter voor zorgen dat gebieden ongeschikt worden voor weidevogels. Daarom zou volgens ons zorgvuldig onderzocht moeten worden of deze veranderingen in de grondwaterstand kunnen leiden tot een afname van geschiktheid van het gebied voor weidevogels. Als dit het geval zou zijn, dan zijn mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk.

Leefbaarheid

Eén van de doelen van de Rijnlandroute is het verbeteren van de leefbaarheid van de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten). Hoewel in het effectenonderzoek wordt geconcludeerd dat aan deze doelstelling wordt voldaan, zijn wij toch van mening dat er op dit punt nog verbeteringen mogelijk zijn. Een netto interpretatie van het begrip leefbaarheid schiet namelijk tekort. Ook lokaal moet de doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren zo veel mogelijk invulling krijgen. Het effectenonderzoek laat zien dat op een aantal plekken de verstoring door geluid toeneemt (en voor een groot aantal woningen zelfs hogere waarden vastgesteld moeten worden). Ook geeft het onderzoek aan dat plaatselijk lichte verslechtingen van de luchtkwaliteit optreden. Om dit soort verslechtingen van de leefbaarheid zo veel mogelijk te voorkomen, zijn volgens nog verder gaande inpassingsmaatregelen mogelijk en nodig dan reeds in de plannen opgenomen. Zo kan een verdere verdieping van het nieuw aan te leggen tracédeel ten zuiden van de wijk Stevenshof een aantasting van de leefbaarheid door de aanleg van de Rijnlandroute verder terugdringen.

Aansluiting A4

De aansluiting van de Rijnlandroute zal volgens de voorliggende plannen plaatsvinden door middel van twee bovenlangs kruisende verbindingbogen (fly overs). Deze zullen een aantasting van het landschap veroorzaken evenals verstoring door geluid. Hierdoor zullen de gebruikswaarden van het omliggende gebied voor natuur en recreatie afnemen. Juist in een drukbevolkte provincie als Zuid-Holland waar natuur, groen en recreatiemogelijkheden toch al zeer schaars zijn is dit een groot verlies. Ook zijn in het recente verleden bij het project W4A4 en de kruising van de HSL over de A4 uit het oogpunt van landschap en leefomgevingskwaliteit extra investeringen gepleegd in dit gebied.

Wij pleiten er daarom ook voor om de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 te realiseren door middel van zogenaamde dive unders. De weg ligt er straks voor minstens honderd jaar, dus iedere investering in optimalisering van de vormgeving en de inpassing verdient zich over zo'n periode zeker terug. Het is ook vreemd dat op geringe afstand in dit gebied bij de A4 wel investeringen worden gepleegd uit het oogpunt van landschap en leefomgevingskwaliteit en dat dit niet wordt voorgesteld voor de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4. Wij zullen dit punt tevens onder de aandacht brengen in een zienswijze op het ontwerptractébesluit voor de A4 aansluiting.

Wij verzoeken u om rekening te houden met deze zienswijze bij de besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan voor de Rijnlandroute.

Hoogachtend,



A.P. Ouwehand,
Directeur