



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

**Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude**, zaterdag 14 juni 2014.

Aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu,  
Directie Participatie, RijnlandRoute (A4 en A44),  
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

**Betreft:** Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)

L.S.!

## De procedure

De aan het eind van deze zienswijze genoemde deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute (in deze zienswijze hierna aangeduid in de eerste persoon meervoud) hebben kennisgenomen van de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute). En - net als bij het ontwerp-inpassingsplan dat hiervoor ter visie lag - maken wij ook nu weer bezwaar tegen de enorme hoeveelheid stukken, tegen de 'separate' procedure voor de tracébesluiten<sup>1</sup>, tegen het ontbreken van een aanvulling op het MER, het ontbreken van een aangepaste MKBA met een hoog en een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses en tegen het feit dat ook in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten (hierna 'de Toelichting' genoemd) een verantwoording ontbreekt van de keuze voor de variant Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute. In verband hiermee verzoeken wij u onze "*Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute*" (dossiernummer DOS-2010- 0022528) d.d. 6 mei jl. en ook onze zienswijze d.d. 17 februari jl. op het Ontwerp van de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland op deze punten te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

De separate procedures voor het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten verbazen ons eens te meer, omdat rijk en provincie beide procedures bij het vastgestelde inpasingsplan en de vastgestelde tracébesluiten wel synchroon willen laten verlopen en ook omdat in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten met zoveel woorden wordt vermeld dat rijk en provincie "*nauw samen(werken) in een gezamenlijke projectorganisatie*". Dan had er nu dus ook gemakkelijk voor synchroon lopende procedures gezorgd kunnen worden.

Zoals hierboven al staat, ontbreekt - net als in het ontwerp-inpassingsplan - ook in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten een verantwoording van de keuze voor de ZnB-variant van de RijnlandRoute. De ontwerp-tracébesluiten beschrijven vooral de processen die tot de besluiten hebben geleid en de wettelijke kaders en het beleid die hierbij een rol speelden, maar de ontwerp-tracébesluiten beschrijven niet welke alternatieven er aan de orde waren en waarom er voor de variant Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute gekozen is, hoewel er toch alle

---

<sup>1</sup> Zie de "*Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute*" namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute (dossiernummer DOS-2010- 0022528) d.d. 6 mei jl., maar ook onze brief d.d. 17 april jl. aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland met het verzoek "*de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan zodanig te verlengen dat dit plan tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten ter inzage komt te liggen*" en onze brief d.d. 12 mei jl. aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland over hun "*verzoek d.d. 17 april jl. de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan zodanig te verlengen dat dit plan tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten ter inzage komt te liggen*".

reden is voor een dergelijke verantwoording. De keuze voor de RijnlandRoute is namelijk gebaseerd op volstrekt ondeugdelijke uitgangspunten. Hieronder gaan we daar nader op in.

## Nut en noodzaak van de RijnlandRoute

Niemand van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg ontkent, dat er **problemen op de bestaande N206-route** zijn. Wij betwisten, dat er een heel nieuwe autoweg nodig is om die problemen op te lossen. En wij betwisten ook, dat die nieuwe autoweg (de ZnB-variant van de RijnlandRoute) de problemen oplost.

In feite heeft één van ons, de Stichting Behoud Rijnland, al in 2005 uitgebreide voorstellen gedaan (met de fasering die daarbij aangehouden zou kunnen worden) om aan de oostkant en de westkant van Leiden een aantal knelpunten op de bestaande N206-route op te heffen<sup>2</sup>; voorstellen die in 2009 weer opdoken in de Integrale Benadering Holland Rijnland (zie hierna onder het kopje “Er zijn reële alternatieven”). Het ging daarbij om voorstellen die beter aansluiten bij de ‘zevensprong van Verdaas’<sup>3</sup> dan wat in het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten wordt gepresenteerd. De ‘zevensprong van Verdaas’ of een vergelijkbare aanpak komt daarin ten onrechte niet eens ter sprake.

Evenals het ontwerp-inpassingsplan geeft ook de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten (van mei 2014) weer **een zeer onwaarschijnlijk beeld van de toekomstige ontwikkelingen** die de RijnlandRoute nodig zouden maken. In de zienswijze d.d. 26 april 2010 van de stichting Behoud Rijnland op het 1<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute (PZH-2009-138609755) en in de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg d.d. 3 september 2012 op het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012) zijn we daar uitvoerig op ingegaan. Wij verzoeken u die beide zienswijzen te beschouwen als integraal onderdeel van deze zienswijze.

De Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten stelt daar slechts onbewezen en uitsluitend kwalitatief geformuleerde veronderstellingen tegenover. Zo wordt de “*groei van de woningvoorraad*” bijvoorbeeld genoemd als één van de “*ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren in deze regio gerealiseerd gaan worden*” (vetgedrukte van ons). Bij deze “*(grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen*” wordt in de Toelichting ook de bebouwing van het vliegveld Valkenburg genoemd: “*Zo wordt op het voormalige vliegveld Valkenburg de woon/werk locatie Valkenburg ontwikkeld*” (vetgedrukte van ons). Alsof vaststaat, dat deze ontwikkelingen in de komende jaren ook werkelijk zullen plaatsvinden.

In de Toelichting wordt echter nergens aannemelijk gemaakt, dat deze “*woon/werk locatie Valkenburg*” in de komende jaren ook werkelijk ontwikkeld zal gaan worden. De gemeenteraad van Katwijk voelt daar - gezien de problemen die de gemeente nu al heeft bij de ontwikkeling van verschillende andere projecten - in ieder geval helemaal niets voor. Dat er in de regio Holland Rijnland in de komende jaren “*ruim 20.000 woningen bij (moeten) komen*” (zoals in de Aangevulde samenvatting 2.0 (november 2012) van het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase) staat), beschouwen wij als een onmogelijke opgave.

Bij de “*(grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen*”, die de RijnlandRoute nodig zouden maken, noemt de Toelichting ook het Bio Science Park en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Dat “*het economische succes van het Bio Science Park in Leiden en de Greenport Duin- en Bollenstreek grotendeels afhankelijk (is) van een goede bereikbaarheid van de regio*” (vetgedrukte van ons), zoals in de aangevulde samenvatting 2.0 (d.d. november 2012) op het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase) staat, wordt in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten nergens aannemelijk gemaakt.

De laatste jaren wordt in rapporten over de RijnlandRoute constant in het vage gelaten hoeveel arbeidsplaatsen **het Bio Science Park** in 2020 zal hebben<sup>4</sup> en waarom de (een paar kilometer zuidelijker gelegen) RijnlandRoute nodig is voor het economisch succes van dat park (dat vlak bij het centraal station in Leiden ligt en waar veel werknemers en studenten met de (brom)fiets of te voet naartoe komen).

---

<sup>2</sup> Zie onze brief van 9 september 2005 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de Tweede Kamer.

<sup>3</sup> De zeven sprongen in de ‘zevensprong’ (of sporten op de ‘ladder’) van Verdaas zijn: 1. Een ruimtelijke visie en programma, 2. Anders betalen voor mobiliteit (rekeningrijden), 3. Mobiliteitsmanagement, 4. Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer, 5. Benutten bestaande infrastructuur, 6. Aanpassen bestaande infrastructuur, 7. Nieuwe infrastructuur.

<sup>4</sup> Volgens de Publicatie Kerncijfers Holland Rijnland 2012 2013 waren er in 2011 12.500 werknemers in het Bio Science Park (bij LUMC 6.700, bij overige kennisinstellingen 2.000 en bij life sciencebedrijven 3.800) en 18.000 studenten (wo-hbo-mbo). De provincie heeft haar prognoses over het aantal arbeidsplaatsen in het Bio Science Park in de afgelopen jaren overigens telkens teruggeschroefd.

Ook in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten wordt weer niet aannemelijk gemaakt waarom de RijnlandRoute nodig is voor *“het economische succes van (...) de Greenport Duin- en Bollenstreek”*. Volgens de website van de Greenport bestaat de Greenport Duin- en Bollenstreek uit vijf economische clusters, te weten: 1. Bloemen, bollen, vaste planten; 2. Handel en export; 3. Veilingen; 4. Toerisme en recreatie; 5. Overig bedrijfsleven. Bij de punten waarop versterking van het 1<sup>e</sup> cluster gewenst is (Bloemen, bollen, vaste planten) wordt de RijnlandRoute op de website helemaal niet genoemd. Voor het 2<sup>e</sup> cluster (Handel en transport) moet volgens de website weliswaar *“rekening worden gehouden met (...) relatie van de vestigingsplaats met verkeersproblematiek, infrastructuur en logistiek”*, maar ook daar wordt niet gepleit voor de RijnlandRoute. Ook bij het 3<sup>e</sup> cluster (Veilingen) komt de behoefte aan de RijnlandRoute niet ter sprake. Bij het 4<sup>e</sup> cluster (Toerisme en recreatie) wordt wat verkeer en vervoer betreft alleen de *“uitbreiding van het recreatief routenetwerk voor fietsen, wandelen en varen”* genoemd. Pas bij het 5<sup>e</sup> cluster (Overig bedrijfsleven) komt de bereikbaarheid en de aanleg van de RijnlandRoute ter sprake (maar dan als één van ‘de denkbare oplossingsrichtingen’!).

In de Toelichting staat, dat *“het bedrijfsleven in de regio Holland Rijnland (...) de afgelopen jaren regelmatig (heeft) aangegeven de huidige bereikbaarheidsituatie van het gebied zorgwekkend te vinden”* en dat *“de toename van de congestie (files), waar nu reeds sprake van is, (...) er ook toe (leidt) dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio wordt geremd”* (vetgedrukte van ons)<sup>5</sup>.

De eerste bewering suggereert, dat **het héle bedrijfsleven in de regio** (*“het bedrijfsleven”*) pleit voor de aanleg van de RijnlandRoute (en voor de noodzaak daarvan ook navolgbare bewijzen aanvoert). Die suggestie is onjuist. In dit verband verwijzen wij naar de inspreektekst die Fred Holvast (de toenmalige voorzitter van de Buurtschap Zuidwijkse Polder in Wassenaar en zijn hele carrière werkzaam in logistiek en transport) op 1 juni 2012 uitsprak tijdens de hoorzitting van Provinciale Staten van Zuid-Holland. In zijn inspreektekst noemde de heer Holvast onder meer het "Lean-and-Green"-initiatief van overheid en bedrijfsleven, bedoeld om de ongebreidelde groei van het wegvervoer te stoppen. Een initiatief, waaraan in de regio Holland Rijnland ook Heineken deelneemt. Wij verzoeken u de inspreektekst van Fred Holvast (en ook die van Wim ter Keurs, voorzitter van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, tijdens dezelfde hoorzitting) te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

Voor de tweede bewering die hierboven geciteerd wordt (dat *“de toename van de congestie (files), waar nu reeds sprake van is, (...) er ook toe (leidt) dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio wordt geremd”*) wordt in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten en ook in andere stukken van de provincie of het rijk geen enkel bewijs aangevoerd. Ten eerste is er in de regio thans **geen toename** van de congestie en ten tweede wordt nergens aannemelijk gemaakt, dat - en zo ja, in welke mate - een eventuele toename van de congestie de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio zou remmen. Overigens bleek ‘het’ bedrijfsleven in de regio ook nauwelijks bereid te investeren in de aanleg van de RijnlandRoute.

In de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten staat, dat de *“Infrastructuur Holland Rijnland niet robuust”* is. Zoals ook in onze zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute staat, verklaart een dergelijke opmerking niet waarom provincie en rijk voor de ZnB-variant van de RijnlandRoute hebben gekozen. Zie ook de Zienswijze Ontwerpinpassingsplan RijnlandRoute (OPIP) d.d. 7 mei jl. van Ir. O.C. Swertz namens het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute. De heer Swertz berekende op basis van een methode van het Rijk, dat ZnB juist minder robuust is dan andere varianten.

In de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten staat, dat *“de N206 (als centrale oost-westverbinding in Holland Rijnland) (...) zwaar (is) belast”*, dat de N206 behoort *“tot  n van de drukste wegen in de regio”* en dat *“de verkeersintensiteit (...) de capaciteit van het wegennet (de Ir. G. Tjalmaweg in Katwijk en de Plesmanlaan, Lelylaan, Churchillaan en Europaweg in Leiden) te boven (gaat)”*.

Dat is in ieder geval geen argument om de RijnlandRoute aan te leggen, want (zoals ook in onze zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute staat) uit prognoses van de provincie zelf blijkt dat de Churchillaan-Zuid en de Lelylaan-Noord in 2020 **m t** de RijnlandRoute 15   20% drukker zijn dan in 2008 en de Tjalmaweg-Zuid zelfs 2,5x zo druk. In het licht van deze uitkomsten is de stelling in de Toelichting, dat er *“met de aanleg van de RijnlandRoute (...) minder gebruik gemaakt (wordt) van het onderliggend wegennet”*, dus onjuist.

---

<sup>5</sup> Opmerkelijk is, dat de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten wel ‘het bedrijfsleven’ in de regio Holland Rijnland noemt, maar niet het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, dat ca. 30 organisaties en duizenden bewoners vertegenwoordigt, en ook geen andere organisaties die kritiek hebben geleverd op de plannen voor de RijnlandRoute.

Anders dan de Toelichting suggereert, zou een dergelijke toename van het verkeer op de N206-route “de leefbaarheid door verkeersonveiligheid, luchtverontreiniging en geluidsoverlast (langs verschillende wegen)” pas goed “onder druk” zetten. Daarmee zou ook één van de ‘subdoelen’ van de RijnlandRoute, te weten “de leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchillaan) verbeteren”, dus ook niet worden gerealiseerd.

## Er zijn reële alternatieven

In dit verband valt op, dat de Toelichting wel een erg vertekend beeld geeft van **de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)**. De Toelichting vermeldt namelijk wel, dat “‘Zoeken naar Balans’ uiteindelijk op 29 oktober 2009 tijdens het bestuurlijk overleg MIRT is gekozen als voorkeursvariant.”, maar de Toelichting vermeldt 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 “het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein” genoemd <sup>WJK</sup>). 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”.

In de Toelichting staat óók niet, dat het kabinet destijds aan de Tweede Kamer heeft laten weten dat er ook met de rijksbijdrage niet voldoende geld is om de RijnlandRoute aan te leggen. Daarom is besloten aan de westkant van Leiden eerst de Tjalmaweg tussen Katwijk en Leiden te verdubbelen en de aansluiting van de Tjalmaweg en de Plesmanlaan op de A44 te verbeteren en daarna aan de oostkant van Leiden de Churchillaan onder de Vliet door te trekken naar de Europaweg (de zgn. bypass Oostvlietpolder). De RijnlandRoute kon volgens het kabinet later worden aangelegd als daar althans voldoende geld voor was.

In de RandstadUrgent-overeenkomst, die de toenmalige gedeputeerde met de toenmalige minister sloot, is dan ook sprake van een **“gefaseerde aanpak van de Rijnlandroute”**. In die overeenkomst staat, dat de gedeputeerde zich heeft verbonden “de planvorming over de Rijnlandroute, in lijn te brengen met de gefaseerde realisatie” (zie de 5-minuten versie voor Provinciale Staten over Randstad Urgent Contract Integrale Benadering Holland Rijnland d.d. 25 november 2009). In de Toelichting ontbreekt het feit, dat in de “afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010”<sup>6</sup> staat dat er zal worden gewerkt aan de voorbereiding van de aanpak van de knelpunten op de bestaande route (de eerste 2 fasen van “scenario A”). Dit heeft overigens nog steeds niet tot zichtbare resultaten geleid en dat maakt het niet eenvoudig in ‘een betrouwbare overheid’ te blijven geloven. Als gedeputeerde Staten zich aan hun afspraken hadden gehouden, waren de problemen nu al opgelost.

In de Toelichting wordt vermeld, dat Provinciale Staten in juni 2012 **het voorkeurstracé “Zoeken naar Balans”** hebben vastgesteld en dat de **“hoofdargumenten”** daarvoor waren, dat Zoeken naar Balans voor een betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland zou zorgen dan de Churchill Avenue, dat Zoeken naar Balans toekomstvast zou zijn in 2030 en de Churchill Avenue niet, dat Zoeken naar Balans binnen het beschikbare budget geoptimaliseerd zou kunnen worden en de Churchill Avenue niet, dat de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans bijna twee keer zo hoog zouden zijn als de kosten (een factor 1,9 bij Zoeken naar Balans en 1,3 bij de Churchill Avenue), dat er bij Zoeken naar Balans geen discussie zou zijn over interpretatie van de tunnelwet en bij de Churchill Avenue wel<sup>7</sup> en dat het oost-westverkeer bij Zoeken naar Balans beter over de knooppunten langs de A4 en A44 zou worden verdeeld doordat er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bijkomen.

Wat het laatste ‘hoofdargument’ betreft (twee aansluitingen op het hoofdwegennet erbij) gaat het wel om twee aansluitingen op het hoofdwegennet die op zich geen toegang tot Leiden (of tot Voorschoten) geven, alsof het meeste verkeer daar niet moet zijn. Het gaat bovendien om twee aansluitingen waarvoor (ook volgens de Toelichting) deels heel weinig (ontwerp)ruimte is, aansluitingen die heel dicht bij de bestaande aansluitingen liggen en bovendien tussen heel verschillende wegen (de RijnlandRoute enerzijds en de A4 en de A44 anderzijds) met allemaal weefvakken ertussen; dat lijkt ons vragen om moeilijkheden. Anders dan ons voorgespiegeld wordt, ontstaan er volgens ons juist

<sup>6</sup> “afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010” bij de brief d.d. 15 juni 2010 (kenmerk VenW/DGMO-2010/4481) van minster Eurlings aan de Tweede Kamer.

<sup>7</sup> Na het besluit van de provincie over het voorkeursalternatief bleek de tunnel in de Churchill Avenue wel voldoende veilig (zie bijvoorbeeld de zienswijze d.d. 2 september 2012 van de Wijkraad Stevenshof omtrent MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute).

twee nieuwe potentiële conflictpunten en neemt de verkeersveiligheid daardoor juist af. Ook wordt de doorstroming op de rijkswegen hierdoor negatief beïnvloed.

Verschillende deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg<sup>8</sup> hebben in hun zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan - en ook daarvoor al - aannemelijk gemaakt, dat het merendeel van deze "hoofdargumenten" niet deugt en dat er geen eerlijke vergelijking heeft plaatsgevonden tussen Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue (al dan niet middels een boortunnelvariant). De andere deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg sluiten zich hierbij aan en verzoeken u de zienswijzen van hierboven bedoelde deelnemers te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

## De kosten van Zoeken naar Balans bijna anderhalf keer zo hoog als de baten

Wat betreft het hoofdargument om voor Zoeken naar Balans te kiezen, namelijk dat **de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans** bijna twee keer zo hoog zouden zijn als de kosten (bij Zoeken naar balans een factor 1,9 en bij de Churchill Avenue 1,3), wordt in de Toelichting niet vermeld, dat deze factor 1,9 zou worden bereikt bij een uiterst onwaarschijnlijke economische groei (een jaarlijkse BBP-groei van 2,7% in de periode 2000-2020) en dat de baten/kostenverhouding bij een economische groei die veel beter aansluit bij de huidige werkelijkheid 0,7 zou bedragen (zie onze zienswijze d.d. 6 mei jl. op het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute). Dan zijn de kosten dus ruim 1,4 x zo hoog als de baten en is het project dus niet rendabel<sup>9</sup>. Op de kritiek die er van diverse kanten (onder meer door de Randstedelijke Rekenkamer) is geleverd op de MKBA voor de RijnlandRoute gaat de Toelichting ten onrechte helemaal niet in.

Omdat de minister van Infrastructuur en Milieu (blijkens haar brief van 17 december jl. (kenmerk IENM/BSK-2013/291256) over de "aangenomen motie Ruit Eindhoven") de wens van de Kamer deelde om bij de Ruit om Eindhoven "rekening te houden met (potentiële) natuurwaarden van de EHS, en **een nieuwe MKBA te maken met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses**" (vetgedrukte van ons), en omdat zij daarbij aankondigde dat ze "geen overeenkomst met de regio over dit project (zal) tekenen, en dus ook geen rijksbijdrage (zal) verlenen, voordat de resultaten van dit onderzoek bekend zijn", hebben wij de minister bij brief van 13 januari jl. verzocht te bevorderen dat ook wat betreft de RijnlandRoute de nodige aandacht zal worden besteed aan de gevolgen van de aanleg van die weg voor de "(potentiële) natuurwaarden van de EHS" en te bevorderen dat ook voor de RijnlandRoute "een nieuwe MKBA" wordt gemaakt "met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses" en "de bestuurlijke overeenkomst (...) met de Provincie Zuid-Holland (...) over de rijksbijdrage aan de RijnlandRoute te herzien (ingeval de uitkomsten hiervan daartoe aanleiding geven)". De minister heeft ons op deze brief namens ongeveer dertig organisaties niet geantwoord.

## Aanvulling op het MER nodig

Waar het in de Toelichting gaat over **het 2<sup>e</sup> fase MER voor de RijnlandRoute** wordt wel vermeld, dat de Commissie m.e.r. vond dat het MER 2<sup>e</sup> fase en aanvulling samen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het Inpassingsplan RijnlandRoute. In de Toelichting wordt echter niet vermeld, dat de Commissie m.e.r. in haar Toetsingsadvies over het MER d.d. 29 november 2012/rapportnummer 2198-402 voor de RijnlandRoute en de aanvulling daarop ook schreef, dat "de provincie heeft aangegeven het voorkeustracé op onderdelen mogelijk te willen wijzigen", dat "een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief (...) geen onderdeel uit(maakt) van het MER en de aanvulling" en dat de Commissie "zich over de milieugevolgen van een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief geen oordeel (heeft) kunnen vormen". Dat is toch duidelijk wat anders dan in de Toelichting staat ("De Commissie is op de hoogte van de nadere uitwerking van het voorkeustracé, die is gestart na besluitvorming in PS. Zij refereert daar aan in haar definitieve toetsingsadvies.")<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Zie onder meer de "Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute" d.d. 7 mei jl. van de Wijkraad Stevenshof, de wijkvereniging van de Stevenshof.

<sup>9</sup> Zie ook de presentatie "Nut & noodzaak MIRT-projecten - Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten" van Huib van Essen (CE Delft) op 7 mei jl. voor de Statencommissie Verkeer en Milieu.

<sup>10</sup> In de Toelichting wordt ook niet vermeld, de Commissie m.e.r. in haar Voorlopig Toetsingsadvies d.d. 18 oktober 2012 over het MER RijnlandRoute (rapportnummer 2198- 338) schrijft, 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" en dat het bovendien de vraag is "of door de afvlakkende demografische ontwikkelingen dergelijke piekbelastingen zullen gaan ontstaan". In dit

In de Toelichting staat verder zonder deugdelijk bewijs daarvoor, dat de optimalisaties van Zoeken naar Balans die sinds 2013 zijn doorgevoerd “niet van dien aard (zijn) dat aparte besluitvorming hierover noodzakelijk is”. In onze zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute hebben we deze opvatting beargumenteerd bestreden.

## De gevolgen van de RijnlandRoute

### de gevolgen voor de ‘bereikbaarheid’

Voor wat betreft de bezwaren tegen het ontwerp-tracébesluit A4 (en de implicaties van hoofdstuk 2 van de Toelichting “Uitgangspunten en beschrijving maatregelen”) sluiten we ons aan bij de zienswijze van de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder op het ontwerp-tracébesluit. Wij verzoeken u de zienswijze van die vereniging te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

In hoofdstuk 3 van de Toelichting (“Verkeer en verkeersveiligheid”) komt een aantal gevolgen van de aanleg van de RijnlandRoute aan de orde. In dit verband wordt onder meer “de ontsluiting/bereikbaarheid van een groot aantal voor de regio belangrijke ruimtelijke en economische ontwikkelingen” genoemd.

Hierbij wordt **de reistijd als maat voor de bereikbaarheid** gebruikt en als voorbeeld genoemd, dat “de reistijd tussen de A4 en A44 (...) in 2030 via de RijnlandRoute tussen de 3 en 5 minuten (bedraagt)”, wat “aanzienlijk sneller” zou zijn “dan het huidige gemiddelde van 20 minuten via de N206 (Churchillaan)”.

Allereerst is dit een zinloze vergelijking, want wie wil er nu (ook in 2030) alleen van de A4 naar de A44? Weinigen beginnen hun rit immers bij de A4 of de A44. En eenmaal aangekomen bij de A44 of de A4 (waarvandaan?), heeft men de bestemming nog niet bereikt (waarnaartoe?).

Het heeft dus veel meer zin om de reistijd te laten zien van die verkeersstromen (met herkomst en bestemming) die het grootste aandeel hebben in het totale verkeer<sup>11</sup>. Wat dat betreft blijven het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten - net als eerdere rapporten van de provincie - nog steeds in gebreke. Hierbij dient bedacht te worden, dat de overgrote meerderheid van alle verkeer op de N206-route in Leiden - volgens een kentekenonderzoek in 2007 in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden - zijn herkomst en/of zijn bestemming in Leiden heeft. Het is niet waarschijnlijk, dat dit verkeer straks van de RijnlandRoute gebruik zou gaan maken en dan ook nog een kortere reistijd realiseert.

Verder is het uitermate twijfelachtig of **de reistijd in 2030** wel berekend kan worden. Volgens Goudappel Coffeng ‘kent’ “het verkeersmodel (...) het prognosejaar 2030 niet en (...) zijn (er) ook geen eenduidige uitgangspunten voorhanden over hoe dit prognosejaar ontwikkeld zou moeten worden. Gemeenten hebben in de meeste gevallen nog geen zicht op ruimtelijke ontwikkelingen na 2020. Ook ten aanzien van de autonome mobiliteitsontwikkelingen tussen 2020 en 2030 is (nog) niet veel bekend, aangezien ook het NRM vooralsnog uitsluitend het prognosejaar 2020 hanteert”<sup>12</sup>.

Deze kritiek is ook van toepassing op **de verkeersprognoses voor 2030** die in paragraaf 3.2 gepresenteerd worden. Ons valt overigens op, dat de (in tabel 3.1 van de Toelichting gepresenteerde) “Verkeersintensiteiten referentiesituatie en plansituatie RijnlandRoute 2030” zeer aanzienlijk afwijken van de etmaalsintensiteitskaarten die de provincie eerder door Goudappel Coffeng voor 2020 heeft laten maken. Hierbij gaat het om afwijkingen die niet verklaard kunnen worden door de verschillende jaartallen. Zo zou er in 2030 op de Churchillaan - ondanks de veronderstelde autonome groei van het autoverkeer en ook zónder RijnlandRoute - niet of nauwelijks meer verkeer

---

toetsingsadvies vermeldt de Commissie m.e.r. ook, dat “een groot aantal insprekers wijst op de waarschijnlijke overschatting van de verkeersgroei”.

<sup>11</sup> Hierbij gaat het uiteraard vooral om korte ritten. Zo vermeldde de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk” d.d. oktober 2007 (op p. 23) als resultaat van de dynamische berekeningen, dat “de gemiddelde verplaatsing per motorvoertuig (...) iets meer dan 10 kilometer lang” is. Als het begrip “gemiddelde” hier juist is gebruikt, dan zijn de **meeste** ritten dus korter (omdat het om een scheve verdeling gaat; veel ritten zijn een stuk korter dan 10 kilometer en maar een beperkt aantal is (veel) langer).

<sup>12</sup> Zie noot 15 op pagina 86 van het Verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng m.e.r. tweede fase RijnlandRoute (d.d. 31 maart 2011; Kenmerk ZHA218/Nhn/2205).

zijn dan in 2008. De Toelichting besteedt daar ten onrechte geen enkele aandacht aan. De gepresenteerde prognoses zijn vooral ook onbeoordeelbaar doordat bijlage 4 (waarin de uitgangspunten zijn opgenomen die in het verkeersmodel zijn gehanteerd) en ook andere stukken geen enkele informatie geven over de aannamen die voor de regio zijn gehanteerd.

Over de onbewezen (en onjuiste) stellingen in de Toelichting, dat *“het verkeersnetwerk (...) door de aanleg van de RijnlandRoute robuuster (wordt) en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten”*, dat *“een aanzienlijke verbetering (wordt) bereikt op de N206 in Leiden (Churchillaan) (door het verplaatsen van verkeer naar het nieuwe tracé)”* en dat *“het juist op het onderliggend wegennet rustiger wordt”* met per saldo een *“positief effect op de verkeersveiligheid”* hebben we het in onze zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan en ook hierboven al gehad. Aan het feit, dat autowegen (met gescheiden rijbanen en zonder kruisend langzaam verkeer) in beginsel veiliger zijn dan wegen in het onderliggend wegennet, had wat ons betreft in de Toelichting niet zo'n omhaal van woorden hoeven te worden besteed.

**Het begrip “bereikbaarheid”** wordt zowel in het ontwerp-inpassingsplan als in de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten overigens slordig gehanteerd. In de stukken klinkt te weinig het besef door, dat de term “bereikbaarheid” zonder een nadere definiëring van herkomsten en bestemmingen (en het type verplaatsingen) geen enkele betekenis heeft. Dit geldt dus ook voor de uitspraak dat *“de Leidse regio tussen Duin- en Bollenstreek en de A4”* door de aanleg van de RijnlandRoute *“beter bereikbaar”* wordt. Geldt dat voor de hele regio of voor bepaalde bestemmingen? Voor welke bestemmingen, welke vervoersmiddelen en waarvandaan?

Mede door het slordige gebruik van het begrip “bereikbaarheid” heeft de stellige uitspraak in de Toelichting, dat *“de Leidse regio tussen Duin- en Bollenstreek en de A4”* door de aanleg van de RijnlandRoute *“zowel ruimtelijk als economisch versterkt (kan) worden”* een nogal onbeoordeelbaar karakter. De stelligheid van deze uitspraak laat zich ook moeilijk verenigen met de vraag die al tientallen jaren speelt bij MKBA-studies: *“Hoe om te gaan met indirecte economische effecten (zoals de werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven)?”*<sup>13</sup>.

#### **de gevolgen voor het geluid en de luchtkwaliteit**

Onze bezwaren tegen het niet gelijktijdig ter visie leggen van het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten laten zich uitstekend illustreren aan de hand van de gevolgen voor het geluid. Lagen de flats aan de Lotte Beesestraat in de Stevenshof in het ontwerp-inpassingsplan nog in een zone waar het geluid van de Rijnlandroute binnen de normen zou blijven, in het daarna pas ter inzage gelegde ontwerp-tracébesluit bleken de normen ineens overschreden. Bewoners, die - op dit punt gerustgesteld door het ontwerp-inpassingsplan - straks niet meer gereageerd hebben op de ontwerp-tracébesluiten, kunnen later wellicht niet meer in beroep tegen de definitieve besluiten.

#### **de gevolgen voor de externe veiligheid**

Wij hebben er goede nota van genomen, dat in de Toelichting staat dat *“de RijnlandRoute een volwaardige transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen”* moet worden, *“inclusief de tunnel, geschikt voor vervoer van de hoogste categorie gevaarlijke stoffen”* (vetgedrukte van ons). Wij hebben er verder ook goede nota van genomen, dat in de Toelichting c.a. alleen *“de effecten (...) voor de directe omgeving van de RijnlandRoute (...) beschreven (worden)”* en dat *“op de positieve effecten op de huidige transportroutes (...) niet nader (wordt) ingegaan”*.

Het verbaast ons, dat wat **de externe veiligheid** betreft nu alleen de effecten voor de directe omgeving van de RijnlandRoute worden beschreven zonder nader in te gaan op de (veronderstelde) positieve effecten op de huidige transportroutes. In het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012) stond immers, *“dat 90 % van het transport van gevaarlijke stoffen over de huidige Utrechtsebaan (A12, Den Haag) straks over de nieuwe verbindingsweg rijdt”*. De gevolgen van Zoeken naar Balans voor het *“Groepsrisico in het studiegebied (Utrechtsebaan, Den Haag)”* kregen in dat MER een positieve score, terwijl de gevolgen van die variant voor het groepsrisico in Voorschoten en bij de Stevenshof in dat MER niet werden vermeld, hoewel *“het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten)”* toch één van de hoofddoelen van de aanleg van de RijnlandRoute is.

<sup>13</sup> Zie RijnlandRoute - Structurerend element in de As Leiden Katwijk **Maatschappelijke kosten-batenanalyse** (dossier : A8394; registratienummer : WN-ZH20070548; versie : definitief; Provincie Zuid-Holland, oktober 2007).

Ook in de Toelichting op het Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute (projectnr. 0245223.00, revisie 04 d.d. 5 juni 2012) werd weer zonder een spoor van bewijs beweerd, dat de RijnlandRoute “*buiten het plangebied (...) een positief effect (heeft) op het transport over de Utrechtsebaan in Den Haag en het zuidelijke deel van de A44*” als “*gevolg van het overnemen van transport over de Utrechtsebaan door de nieuwe verbinding tussen de A4 en A44*”. Ook hier misten wij node een deugdelijke onderbouwing van deze aanname (met de veronderstelde herkomsten en bestemmingen van dit verkeer). In verband met de vereiste “*verantwoording van het groepsrisico*” is een klemmende, maar nog steeds onbeantwoorde vraag overigens ook hoe de provincie denkt met hulpdiensten snel genoeg bij een eventueel ongeval op ZnB O te kunnen komen.

### **de gevolgen voor de natuur**

De Natuurtoets (Natuurtoets O-PIP en OTB's A4 en A44 RijnlandRoute - Toetsing realisatie RijnlandRoute aan Natuurbeschermingswet 1998, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en faunawet en Boswet) wordt vooral gekenmerkt door een grote hoeveelheid onbeoordeelbare, veelal niet navolgbaar onderbouwde stellingen (zoals bijvoorbeeld de stelling, dat “*de meervleermuis (...) tijdens het foerageren (...) geen gevolgen ondervindt*”, omdat de soort “*een strikte nachtfoerager is*” en “*de geluidsbelasting (...) dan immers lager (is)*” (geluidbelasting (hoeveel?) lager > dus (helemaal?) géén gevolgen?) of de stelling, dat “*negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van lokale populaties (lange termijn) (...) op voorhand (zijn) uitgesloten*”).

De beoordeelbaarheid van hetgeen in de Natuurtoets naar voren wordt gebracht wordt verder ook niet bepaald vergemakkelijkt doordat in de Natuurtoets, op zich al een bijlage, weer naar bijlagen dáárvan wordt verwezen. Omdat een aantal van de hierboven bedoelde stellingen verder zonder nadere verantwoording in de Toelichting worden overgenomen, is hier ook het motiveringsbeginsel in het geding.

In de Natuurtoets wordt onder meer wat betreft de mogelijke effecten op het **Beschermde Natuurmonument Coepelduin** geconcludeerd, dat “*externe werking niet van toepassing*” is, “*waardoor ook hierdoor geen effecten van de RijnlandRoute op de doelen van het Beschermde Natuurmonument ontstaan*”. Dat lijkt ons een onhoudbare redenering. Het feit dat “*projecten of activiteiten die buiten de begrenzing van een Beschermde Natuurmonument worden uitgevoerd (sinds het permanent maken van de Crisis- en herstelwet) niet langer (hoeven) te worden beoordeeld op mogelijke aantasting van de oude doelen*” (vetgedrukte van ons) houdt nog niet in, dat die aantasting niet ontstaat of kan ontstaan.

Wat de Ecologische Hoofdstructuur betreft wordt in de Natuurtoets een aantal “*doelsoorten*” genoemd voor de **ecologische verbindingszone bij Maaldrift** en een aantal soorten die daarvan kunnen “*mee profiteren*”. In de Natuurtoets wordt expliciet vermeld, dat “*de ree (...) niet (behoort) tot de doelsoorten en/of de mee profiterende soorten*”, omdat “*voorkomen dient te worden dat deze zich verplaatsen via ecologische verbindingszones richten binnenland*”. Wij vinden dit een discutabele stellingname; ten eerste omdat de provincie de ecologische verbindingszone bij Maaldrift destijds in het kader van de Gebiedsgerichte aanpak Den Haag - Katwijk zelf nodig achtte voor de uitwisseling van reeën tussen Lentevreugd in de duinen en het Bentwoud (twee projecten, waarin de provincie veel heeft geïnvesteerd) en ten tweede omdat een ongeschikte verbindingszone voor reeën bij Maaldrift niet voorkomt c.q. er juist voor zorgt dat reeën toch de A44/N44 oversteken, maar dan op plekken en tijden waarop er een gerede kans op ernstige ongelukken bestaat. Tussen de A44/N44 en de spoorlijn Den Haag - Leiden bevindt zich intussen trouwens al een stabiele populatie reeën.

In de Natuurtoets wordt overigens gesteld, “*dat in de huidige situatie de ecologische verbindingzone niet als zodanig kan functioneren bij doorkruising van de A44*” en gesuggereerd, dat de aanleg van de aansluiting Maaldrift niet zal leiden tot een toename van de versnippering en dat mitigatie en compensatie dus ook niet nodig zijn. Dat lijkt ons een betwistbare redenering. Een autoweg lijkt ons namelijk gemakkelijker oversteekbaar dan een heel knooppunt.

In de Natuurtoets staat verder, dat aan de ecologische verbindingszone bij Maaldrift “*tot nu toe geen invulling (is) gegeven*”. Op kaarten van begin april van dit jaar staat echter een “*faunapassage*” onder de A44 aangegeven. Hierbij gaat het om een rioolbuis met een diameter van 160 centimeter, die ten oosten van de A44 uitkomt op een driehoekje tussen een drietral, deels verdiept gelegen autowegen (de A44, de RijnlandRoute en de verbinding tussen de A44 en de RijnlandRoute). Soorten die van deze “*faunapassage*” gebruik hebben gemaakt kunnen deze driehoek verlaten via een “*faunapassage*” met een (nog kleinere) doorsnede van 60 centimeter, weggestopt in een hoekje van deze driehoek. Het is uiterst twijfelachtig en het wordt ook nergens aannemelijk gemaakt, dat deze faunapassages effectief zullen zijn voor de “*doelsoorten*” waarvoor de ecologische verbindingszone is bedoeld. De ambities die in de Natuurtoets voor deze verbindingszone worden genoemd (namelijk, dat er invulling wordt



gegeven aan de opgave uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering van de Rijksoverheid, dat er sprake is van toename van het oppervlak van de verbindingszone en dat de bestaande barrièrewerking van de A44 wordt opgeheven) zullen ons inziens dan ook zeker niet waargemaakt worden<sup>14</sup>.

De Toelichting vermeldt, dat de gekozen “*trompetoplossing*” bij het Knooppunt Maaldrift “*het mogelijk (maakt) om ten zuiden van het knooppunt ook een ecologische verbindingszone in te passen*”. Dit is echter letterlijk een onbewezen stelling; noch de Natuurtoets noch de Toelichting maken immers duidelijk **of en - zo ja - hoe** daar een werkelijk effectieve verbindingszone kan worden ingepast.

Wat **de ecologische verbindingszone Oostvlietpolder** betreft vermeldt de Natuurtoets, dat “*deze evz (in de huidige situatie) nog niet als zodanig (is) ingericht*” en dat “*de Oostvlietpolder voornamelijk in gebruik (is) als productiegrasland*”. Ten onrechte wordt in de Natuurtoets niet vermeld, dat in 2013 in het zuidelijk deel van de Oostvlietpolder tussen de meest zuidelijke volkstuinten en Vlietland het weidevogelgebied 't Vogelhoff is aangelegd. Dat heeft uiteraard andere natuureffecten tot gevolg en dus ook andere consequenties voor mitigatie en compensatie dan “*productiegrasland*”.

In de Natuurtoets wordt bij de ecologische verbindingszone Oostvlietpolder niet duidelijk gemaakt hoe “*de realisatie van de RijnlandRoute en de aanleg van werk- en opslagterreinen (...) in het zuidelijke deel van de evz (leidt) tot uitbreiding van oppervlakte van de evz*”.

Ook ten aanzien van deze verbindingszone in de Oostvlietpolder bestaan de pretenties in de Natuurtoets weer vooral uit onbewezen stellingen (bijvoorbeeld dat de bestaande versnippering door de aanleg van de watergang met natuurvriendelijke oever wordt opgeheven, dat door de aanleg van de natuurvriendelijke oevers leefgebied voor de doelsoorten wordt gecreëerd, dat de barrièrewerking door de aanleg van de evz wordt opgeheven, dat de verbindingszone door aanleg van de natuurvriendelijke oevers juist beter gaat functioneren).

Al met al lijken ons de conclusies in de Natuurtoets ten aanzien van **de toetsing aan de Ecologische Hoofdstructuur** onjuist. In de Natuurtoets wordt namelijk niet aannemelijk gemaakt, dat “*negatieve effecten (...) waar deze ontstaan (...) effectief (worden) voorkomen*” door “*de realisatie van ontsnipperende voorzieningen in het kader van het MJPO en nieuw leefgebied in het kader van de inpassing van watergangen*”. Voor de doelsoorten wordt het kruisen van de A44 door de aanleg van een grote aansluiting op de RijnlandRoute juist moeilijker en dat probleem wordt niet opgelost door de aanleg van twee rioolbuizen (die voor een aantal van de doelsoorten, zoals de vlinders en de libel die genoemd worden, hoe dan ook niet als “*faunapassage*” zullen dienen). “*Van een mitigatie- of compensatieopgave vanuit het project*” lijkt ons dus juist wel sprake.

De wijze waarop in de Natuurtoets de benodigde compensatie van de weidevogelverliezen in de “**belangrijke weidevogelgebieden**” is berekend als gevolg van de RijnlandRoute is voor discussie vatbaar. Zo is bijvoorbeeld met relatieve dichtheidsverliezen gerekend als gevolg van de aanwezigheid van de RijnlandRoute, zonder rekening te houden met de werkelijke dichtheden ter plaatse. “*De som van ongeschikt geworden leefgebied bedraagt 26,56 hectare*” volgens de Natuurtoets. Hierbij dient echter bedacht te worden, dat de Papenwegse en de Zuidwijkse polder behoren tot de goede tot zeer goede gruttogebieden, met hoge dichtheden van deze soort (en verschillende andere weidevogelsoorten), vooral in het gebied tussen de Nieuwe weg en de Stevenshof waar de RijnlandRoute zou moeten komen<sup>15</sup>. Het is dus zeer de vraag of elders ook zulke hoge dichtheden op dezelfde oppervlakte kunnen worden gerealiseerd.

In de Toelichting staat ten onrechte geen antwoord op de vraag hoe de aanleg van de RijnlandRoute dwars door deze als zodanig bestemde “**belangrijke weidevogelgebieden**” te rijmen valt met de opvatting van de provincie in de Ontwerp-Visie Ruimte en Mobiliteit (pagina 29 en 31), dat dit soort gebieden “*zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar (is), dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen*” (vetgedrukte van ons). In dit soort gebieden moet volgens de provincie “**aanpassing**” (“*een ontwikkeling van relatief beperkte omvang die niet past bij de aard van het landschap, of een gebiedseigen ontwikkeling die niet past bij de schaal van het landschap*”) en “**transformatie**”

<sup>14</sup> Zie ook onze zienswijze d.d. 23 augustus 2013 op de door Gedeputeerde Staten voorgestelde wijzigingen van de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte ter vastlegging van de ruimtelijke effecten van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

<sup>15</sup> Zie bijvoorbeeld: Natuuronderzoeksbureau Remeus (2012). Weidevogels in de Papenwegse en Zuidwijkse polder in 2012, BMP-inventarisatie 2012. Den Haag, augustus 2012.

(“een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat”) worden **uitgesloten**.

De aanleg van de RijnlandRoute valt ook niet te rijmen met het ‘**neen tenzij**’-regime dat de provincie hanteert voor “*belangrijke weidevogelgebieden*”. De aanleg van die weg betekent immers een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden. Zo’n aantasting is niet toegestaan tenzij er een groot openbaar belang mee gemoeid is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Hierboven hebben wij al aangegeven, dat de RijnlandRoute alleen “*van groot openbaar belang*” is, omdat de aanleg ongeveer één miljard euro kost, onder de huidige omstandigheden hoe dan ook niet rendabel is en omdat de weg de problemen niet oplost (c.q. de gestelde doelen niet bereikt), maar wel heel veel schade doet. Hierboven hebben we ook al aangegeven, dat er wel degelijk reële alternatieven voorhanden zijn. Zoeken naar Balans zou dus niet door deze gebieden moeten worden aangelegd.

Schade aan “*belangrijke weidevogelgebieden*” valt onder het **compensatiebeginsel**. Zoals wij in onze zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan al schreven, zal compensatie van het verlies aan weidevogelgebieden ons inziens echter nauwelijks mogelijk zijn. De aankondiging in de Natuurtoets, dat “*de provincie Zuid-Holland (...) de compensatie (gaat) realiseren door in te zetten op agrarisch natuurbeheer*”, zal ons inziens niet tot de benodigde compensatie leiden. De vier agrarische natuurverenigingen rond Leiden doen in hun werkgebieden immers al jaren aan weidevogelbeheer, deels zelfs in samenwerking met de provincie. De weidevogeldichtheden kunnen daar intussen nauwelijks meer worden verhoogd. Om de weidevogelverliezen als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute toch te kunnen compenseren zal de provincie derhalve boerengrasland moeten verwerven om het als weidevogelreservaat te kunnen laten beheren. Bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen zal echter weinig animo zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor de compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt.

Het weidevogelgebied ’t Vogelhoff in de Oostvlietpolder komt in de Natuurtoets ten onrechte niet aan de orde<sup>16</sup>. Gezien de hoge fly-overs bij het knooppunt Vlietland, wordt in de Natuurtoets verder ook node een deugdelijk bewijs gemist voor de stelling, dat “*eventuele verhogingen van het geluid in belangrijke weidevogelgebieden ten oosten van de A4 (...) op het conto van andere infrastructurele projecten (komen)*”.

Waar het in hoofdstuk 5 van de Natuurtoets gaat over **de bescherming van inheemse plant- en diersoorten** wordt gesteld, dat “*de RijnlandRoute (in het kader van de toekomstige ontwikkelingen) van groot openbaar belang (is) in de zin van sociale en economisch belangen voor de regio Holland Rijnland en de regio Haaglanden*”. Deze stelling wordt gevolgd door de passage: “*In de komende jaren worden er circa 23.000 tot 25.000 woningen gebouwd, waaronder de locatie Valkenburg ter plaatse van het voormalige Vliegekamp Valkenburg. Ook twee projecten uit het Randstad Urgentieprogramma liggen in deze regio: het BioScience Park in Leiden en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Zonder een goede oostwestverbinding komt de bereikbaarheid van de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek als gevolg van deze ontwikkelingen onder druk te staan*”.

In het begin van deze zienswijze en ook in eerdere zienswijzen hebben wij deze stellingen al met kracht van argumenten bestreden. Ook in verband met de Flora- en faunawet is van belang, dat onze argumenten door de provincie consequent zijn genegeerd en nooit deugdelijk zijn weerlegd en dat zowel het opheffen van een aantal knelpunten op de bestaande N206-route (de zogenaamde ‘no-regretmaatregelen’) als de Churchill Avenue nog steeds als reële alternatieven kunnen worden beschouwd.

Als we in aanmerking nemen dat de aanleg van de RijnlandRoute al vanaf het begin van deze eeuw wordt voorbereid, dan is het ergerlijk (maar tegelijkertijd ook tekenend voor het - geringe - belang dat aan natuur en landschap wordt gehecht), dat in een Natuurtoets anno 2014 nog steeds staat, dat “*de potentiële aanwezigheid van (strikt) beschermde planten- en/of diersoorten (...) in eerste instantie (is) bepaald aan de hand landelijke en regionale verspreidingsgegevens van deze soort(groep)en*” (vetgedrukte van ons). Of soorten hier ook werkelijk voorkomen heeft men - na meer dan tien jaar! - kennelijk nog steeds niet altijd kunnen vaststellen.

Het gaat in de Natuurtoets (op basis van de literatuurstudies) dan ook nog steeds over soorten “*waarvan het voorkomen in en/of nabij het plangebied niet kon worden uitgesloten*” (vetgedrukte van ons) en over een controle (tijdens oriënterende veldbezoeken) “*in hoeverre deze soorten daadwerkelijk in het plangebied kunnen voorkomen*” (vetgedrukte van ons).

---

<sup>16</sup> Zie ook de Zienswijze Ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (Rijnlandroute) (kenmerk: MO 600/14.028) d.d. 27 mei jl. van de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland.

Vervolgens wordt in de Natuurtoets onder meer verwezen naar het achtergrondrapport natuur dat is uitgevoerd als onderdeel van de 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute versie 2.0 (Tauw, 2012) en naar een veldinventarisatie van de 1<sup>e</sup> fase MER naar (strikt) beschermde soorten in het plangebied (Adviesbureau Mertens, 2010). Deze verwijzing vindt plaats zonder melding te maken van de ernstige kritiek die daarop is gegeven<sup>17</sup>. Wij verzoeken u deze kritiek te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

Ook wat de **vogels** betreft munt de Natuurtoets uit door haar speculatieve karakter (*“Het voorkomen in en/of nabij het plangebied van de volgende vogelsoorten waarvan het nest een jaarronde bescherming geniet, **kon** op basis van verspreidingsgegevens en het lokale habitat **niet worden uitgesloten**: (...)”* (vetgedrukte van ons)). Daarom is het - op basis van jarenlange waarnemingen en inventarisaties - wellicht nuttig te vermelden, dat Boomvalk, Buizerd, Huismus, Ransuil, Sperwer (soorten van categorie 2 en 4) en Boerenzwaluw, Ekster, Grote bonte specht, Huiszwaluw, Koolmees, Pimpelmees, Spreeuw, Torenvalk en Zwarte kraai (alle soorten van categorie 5) ook in het noordelijk deel van de Papenwegse en de Zuidwijkse polder behoren tot de regelmatige broedvogels. Behalve de al genoemde rode-lijstsoorten Boomvalk, Ransuil, Boerenzwaluw en Huismus en de weidevogels van de rode lijst behoren ook de rode-lijstsoorten Visdief, Slobeend, Wintertaling, Zomertaling, Huiszwaluw, tot de regelmatige, merendeels jaarlijkse broedvogels in de Papenwegse en de Zuidwijkse polder. Voor soorten die geen gecombineerd nest/voedselterritorium hebben behoort ook hun foerageergebied tot hun functionele leefomgeving. Aantasting van hun foerageergebied betekent dus ook een aantasting van hun functionele leefomgeving.

Daarnaast verblijven jaarlijks ook de rode-lijstsoorten Grote en Kleine zilverreiger, Kramsvogel, Slechtvalk en daarnaast ook de Lepelaar en de Ooievaar - soms in relatief grote aantallen - langdurig in deze polders en vormen ze daar een lust voor het oog van de Stevenshofbewoners.

Als we de beperkte omvang van de beschreven veldbezoeken in tijd en ruimte in aanmerking nemen (slechts één bezoek per locatie, alleen vanaf de openbare weg), dan worden er in de Natuurtoets veel te stellige uitspraken gedaan over het al dan niet aantasten van (de functionele leefomgeving van) de zomer- en winterverblijfsplaatsen, de kraam- en paarverblijfsplaatsen en de vliegroutes van **vleermuizen** en in het verlengde daarvan dus ook veel te stellige uitspraken over de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen<sup>18</sup>.

Dat *“bij het intensieve veldwerk (...) een relatief laag aantal verblijfplaatsen van vleermuizen is aangetroffen dat door het voornemen aangetast wordt”*, verbaast ons niet. De combinatie van één veldbezoek per locatie en waarnemingen alleen vanaf de openbare weg kan namelijk geen ‘intensief veldwerk’ worden genoemd<sup>19</sup>. De stelling die in de Natuurtoets wordt gekoppeld aan het geringe aantal aangetroffen vleermuisverblijfplaatsen, te weten dat populatie-effecten op de lange termijn daarom *“van een geringe en te verwaarlozen aard”* zullen zijn, gaat dan ook veel te ver.

Wat de **vissen** betreft wordt in de Natuurtoets opgemerkt, dat *“de grote boezemwatergangen Dobbewatering en Veenwatering (...) vanwege haar diepte en stroomsnelheid <sup>sic!</sup> ongeschikt (is) bevonden als voortplantings- en ‘overwinteringslocatie’ voor de kleine modderkruiper en de bittervoorn”*. Uit deze opmerking blijkt, dat de opstellers van de Natuurtoets het gebied waarover zij schrijven helemaal niet kennen. Beide wateringen zijn (met hun deels zandige bodem en hun grote hoeveelheden zoetwatermosselen) voor beide genoemde soorten uitstekend geschikt als voortplantings- en overwinteringslocatie<sup>20</sup>. Juist in deze wateringen troffen wij in de loop der jaren dan ook broed van de Bittervoorn aan (en niet in de ondiepe poldersloten in de Papenwegse polder).

---

<sup>17</sup> Zie bijvoorbeeld de brief d.d. 7 augustus 2011 (*“m.e.r. procedure Rijnlandroute”*) van mr. F.H.J. von der Assen aan Gedeputeerde Staten, waarin de heer Von der Assen aan de hand van een groot aantal voorbeelden stelt, dat *“dat het achtergrondrapport Natuur vooral uitmunt door een groot gebrek aan gebiedskennis”*. Zie ook de zienswijzen d.d. 1 september 2012 van de heer Von der Assen op het MER en het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute.

<sup>18</sup> Merkwaardig genoeg wordt de Baardvleermuis (bijlage IV HR) in de Natuurtoets helemaal niet genoemd. Deze soort is toch echt minder zeldzaam in West-Nederland dan vaak gedacht wordt; in de binnenduinrand overwintert zelfs al vrij lang een grote populatie. Bovendien zijn er waarnemingen van deze soort bekend op Zuidwijk, op ongeveer een kilometer afstand van het geplande knooppunt Maaldrift ([www.waarneming.nl](http://www.waarneming.nl)).

<sup>19</sup> Zie *“Veldinventarisaties RijnlandRoute”* van Tauw BV d.d. 14 februari jl. en het protocol voor het inventariseren van vleermuizen, opgesteld door het Netwerk Groene Bureaus en de Zoogdiervereniging, in overleg met de Dienst Landelijk Gebied en de Gegevensautoriteit Natuur.

<sup>20</sup> Beide wateringen zijn (en vooral de Veenwatering is) als voortplantingsgebied overigens ook van groot belang voor verschillende andere vissoorten uit de Oude Rijn die hier jaarlijks in grote aantallen komen paaien.

Al deze aantastingen zijn onnodig, omdat er, zoals eerder aangegeven, reële alternatieven voor de RijnlandRoute voorhanden zijn en omdat de RijnlandRoute alleen “*van groot openbaar belang*” is, omdat de aanleg ongeveer één miljard euro kost, onder de huidige omstandigheden hoe dan ook niet rendabel is en omdat de weg de problemen niet oplost (c.q. de gestelde doelen niet bereikt), maar wel heel veel schade doet.

Al met al vormt de Natuurtoets een ondeugdelijke basis voor de ontwerp-tracébesluiten en het ontwerp-inpassingsplan. Dat er “*ten aanzien van de subthema’s Natuurbeschermingswet, Weidevogels, Ecologische Hoofdstructuur (...) geen leemten van kennis (zijn) te noemen*”, achten wij een onhoudbare stelling in de Natuurtoets.

## **de gevolgen voor landschap, archeologie en cultuurhistorie**

### landschap

In de Toelichting wordt vermeld, dat er “*in het kader van het project RijnlandRoute (...) een Inpassingsvisie en Landschapsplan (is) opgesteld*”. Op de **inpassingsvisie en het landschapsplan** voor de RijnlandRoute zijn we al ingegaan in onze zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan. In die zienswijze staat onder meer, dat de inpassingsvisie en het landschapsplan “*een virtuele toekomst en een belevingswereld (creëren) die zeker niet gedeeld zal worden door degenen die werkelijk gesteld zijn op de landschappen waar de RijnlandRoute doorheen en langs loopt*”. Wij zijn het eens met de beoordeling die de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder in haar zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan geeft van de inpassingsvisie en het landschapsplan, namelijk dat ze vooral bestaan uit “*ontzettend veel nietszeggende zinnen*” en dat ze “*geen enkel concreet voorstel*” geven.

Veel van de opmerkingen over “*de inpassing van de A4*” in het landschap kunnen toch moeilijk anders gezien worden dan als ‘mooipraterij’ en het verdonkeremanen van de werkelijkheid. Bovendien wordt het landschap exclusief vanaf de weg bekeken en de weg niet of nauwelijks vanuit het landschap. Zo zou het bij “*de inpassing van de A4*” concreet gaan om “*het versterken van de ervaring van het open veenweidelandschap, met de molen ‘Zelden van Passe’ als beeldrager van het Groene Hart*”. De bedoeling is ook langs de weg alleen lage wegbeplanting toe te staan “*om het panorama vanaf de weg vrij te houden*” (vetgedrukte van ons).

Deze ‘autovisie’ op het landschap culmineert in de passage over het nieuwe knooppunt Vlietland. Volgens de Toelichting biedt dat knooppunt “*een panoramisch zicht op het Groene Hart en de molen Zelden van Passe door zijn ligging boven maaiveld*”. Zo’n “*panoramisch zicht*” is inderdaad niet zo moeilijk te bieden vanaf een knooppunt dat deels 10 meter boven het maaiveld ligt. Ten onrechte wordt een beschrijving en beoordeling van het beeld dat dit hoge knooppunt biedt vanuit de naast gelegen polders achterwege gelaten. Hierbij dient ons inziens in overweging te worden genomen dat een langsrijdende automobilist op de A4 doorgaans maar heel kort van de genoemde landschapselementen kan genieten, terwijl de wandelaar, fietser, roeier of zeiler in het landschap veel langer van het landschap geniet en dus ook veel langer last van de weg heeft<sup>21</sup>.

Dezelfde ‘autovisie’ komen we uiteraard ook tegen waar het gaat om de landschappelijke inpassing van de A44. Ook daar wordt “*het zichtbaar en beleefbaar houden van de snelle afwisseling in karakteristieken*” (“*afwisselend landschap met landgoederen, weidegebieden, bollenvelden, woonwijken en bedrijventerreinen*”) als inpassingsopgave gezien.

Onduidelijk is welke effecten nu precies worden beoogd met de (in paragraaf 6.1.3 genoemde) inpassingsmaatregelen. Deels wordt dit veroorzaakt doordat van een aantal maatregelen niet bepaald duidelijk is wat ermee bedoeld wordt (de eerstgenoemde maatregel luidt bijvoorbeeld: “*De vormgeving van het ontwerp en de kunstwerken is consequent met gebruik van dezelfde vormstijl, zodat een herkenbaar en eenduidig wegbeeld en een optimale aansluiting van het ontwerp van de autosnelweg op zijn omgeving worden gewaarborgd*”).

---

<sup>21</sup> Zoals de Stichting Horst en Weide mede namens de Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, de Algemene Vereniging voor Natuurbescherming s’-Gravenhage en omstreken en de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland schreef in haar reactie d.d. 8 januari jl. op het Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide (concept d.d. 5 december 2013): “*Merkwaardig is de stelling (op blz. 52) in het Gebiedsprofiel, dat “een visuele relatie tussen weg en omgeving is gewenst. Vanaf de snelweg zijn de omringende landschappen en kruisingen met landschappelijke hoofdstructuren beleefbaar (blz. 52). Het lijkt ons juister uit te gaan van de stelling (die in het Gebiedsprofiel helemaal niet voorkomt), dat de wandelaar en de fietser absolute voorrang krijgen waar hun beleefbaarheid van het landschap strijdt met die van de automobilist. De automobilist moet gewoon op de weg letten!*”

Veel maatregelen “op basis van de inpassingsvisie en landschapsplan” zijn echter ook ronduit onbenullig te noemen en die maatregelen zullen het verlies aan landschapskwaliteit door de aanleg van de RijnlandRoute hoe dan ook niet goedmaken. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de maatregelen om de A4 te voorzien van “grasbermen aan de zuid-oostzijde” of van “grasbermen en hakhoutstruweel aan de noordwestzijde”, nieuwe waterlopen uit te voeren “met natuurlijke oevers”, de bermen **binnen** het knooppunt Vlietland te voorzien van “gras en watergangen in een patroon wat aansluit bij de polderverkaveling buiten het knooppunt” of het aanbrengen van hakhoutstruweel op het talud tussen de Hofvlietweg en de A4 “ter geleiding van de vliegbeweging van weidevogels over de A4 en als vliegroute voor vleermuizen parallel aan de A4”. Heel erg kleine ‘doekjes voor het bloeden’ worden hier ten onrechte gepresenteerd als panacee voor natuur en landschap<sup>22</sup>.

#### archeologie

In de Toelichting staat, dat “geconcludeerd is dat het archeologische onderzoek uit het MER voor het OTB A4 **volstaat**” (vetgedrukte van ons). Niet vermeld wordt wie dat geconcludeerd heeft en waarop deze conclusie is gebaseerd. Wij verwijzen hier nog eens naar het **archeologie**-voorbeeld dat we in onze zienswijze d.d. 3 september 2012 op het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012) hebben gegeven van de onbeoordeelbaarheid van de effectenbeschrijving met plussen, nullen en minnen<sup>23</sup>.

#### cultuurhistorie

Ronduit treurig is de gekunstelde manier waarop de huidige situatie in de paragraaf “**Cultuurhistorie**” van de Toelichting op zijn best als “redelijk” wordt afgeschilderd, alsof de inpassingsmaatregelen daar toch eigenlijk ook al voor nodig zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor de molenbiotoop van de molen Zelden van Passe in de Grootte Westeindsche polder (uit 1642). Daar zouden volgens de Toelichting “in de huidige situatie (...) reeds obstakels in de omgeving aanwezig (zijn) die zorgen voor windhinder”. Daarbij zou het gaan om “opgaande beplanting (hoge bomen<sup>24</sup>) maar ook de bijbehorende molenaarswoning (ook beschermd rijksmonument (...)) en opstallen”. Kennelijk hebben de opstellers van de Toelichting nooit gezien waar de molenaarswoning en de opstallen staan ten opzichte van de molen en hoe piepklein deze “obstakels” zijn.

Gelukkig blijkt uit de Toelichting wel het besef, dat ook het nieuwe knooppunt Vlietland “windhinder” en “een verslechtering” van de molenbiotoop zou veroorzaken. Daarom is het volgens de Toelichting “zaak om aantasting van de provinciale molenbiotoop zoveel mogelijk te mitigeren en compenseren”. Maar dit wordt een paar zinnen verder onbegrijpelijkerwijs alweer tenietgedaan. Daar staat namelijk, dat er “geen mitigerende en/of compenserende maatregelen (zijn) voorzien”. De daarop volgende zinnen zijn helaas totaal onbegrijpelijk (“Wel is optimalisatie mogelijk vanuit de landschappelijke inpassing waarbij rekening wordt gehouden met het restaureren

---

<sup>22</sup> Het betrekkelijk beperkte belang dat in de toelichtingen op het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten wordt toegekend aan het landschap contrasteert nogal met het grote belang dat begin deze eeuw in de verkenningsfase van de RijnlandRoute aan (natuur en) landschap werd toegekend. Desgevraagd vonden de direct bij het RijnlandRoute-proces betrokken partijen (te weten de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de gemeenten Katwijk/Rijnsburg/Valkenburg, Leiden, Oegstgeest, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude, een klankbordgroep Bedrijf en Maatschappij, een klankbordgroep Bewonersorganisaties en een aantal individuele bewoners) milieu en leefbaarheid en natuur en landschap toen - na verkeer en vervoer (bijna 25%) - veel belangrijker (bijna 20%) voor de beoordeling van de onderzochte tracé's dan de criteria ruimtelijke en economische ontwikkeling, maatschappelijke haalbaarheid en kosten en kostendragers (minder dan 15%). Zie Verkenning RijnlandRoute – Samenvatting (Provincie Zuid-Holland, augustus 2005).

<sup>23</sup> In de betreffende zienswijze staat: “Een voorbeeld van de onbeoordeelbaarheid van de effectenbeschrijving met plussen, nullen en minnen is de “Beoordelingstabel Archeologie” en de tekst die daarbij hoort op pagina 112 en 113 van het MER. In de tabel scoort de CA twee minnen voor de aantasting van de “archeologische verwachtingszones” en ZnB één min, hoewel ZnB circa 30 hectare aantast en CA circa 33 hectare. De lezer van het hoofdrapport en/of de samenvatting kan er pas door bestudering van het Achtergrondrapport archeologie (versie 2.0 bij het tweede fase MER RijnlandRoute versie 2.0) achterkomen, dat CA 33,4 hectare aan zones met een middelhoge en hoge archeologische verwachting doorsnijdt en ZnB 29,7 hectare en dat de grens tussen een “negatief effect” en een “groot negatief effect” - tamelijk arbitrair – bij 33,2 hectare is gelegd. De lezer kan deze wijze van effectbeschrijving dus niet beoordelen door alleen het hoofdrapport en de samenvatting van het MER, waarmee aan een belangrijke eis aan MERs niet is voldaan”.

<sup>24</sup> De dichtstbijzijnde bomen aan de rand van Vlietland staan nog net binnen de molenbiotoop van de molen Zelden van Passe (de straal van de molenbiotoop is 400 meter; de dichtstbijzijnde bomen aan de rand van Vlietland staan op ongeveer 370 meter van de molen. Het is de vraag hoeveel “windhinder” de molen daarvan ondervindt.).

/ terugbrengen van een landschappelijke structuur zoals waterlopen en beplanting. Daarnaast is ook verbetering mogelijk binnen het molenbiotoop, door aanpassingen in het beheer van de opgaande beplanting”)<sup>25</sup>.

### de gevolgen voor de tunnelveiligheid

In hoofdstuk 8 (“Tunnelveiligheid”) wordt ingegaan op het wettelijk kader en beleid in dit verband, op het tunnelveiligheidsplan van de provincie, op de maatregelen die in verband hiermee in het kader van de tracébesluiten worden getroffen en op de aanbevelingen die nog nader onderzocht moeten worden. Ook dit hoofdstuk maakt echter weer niet duidelijk waarom voor Zoeken naar Balans en niet voor de Churchill Avenue is gekozen (zie hierboven onder meer noot 4 waar het gaat over de hoofdargumenten waarom Provinciale Staten in 2012 voor Zoeken naar Balans hebben gekozen).

### Samenvatting van deze zienswijze

In de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten wordt de keuze voor de RijnlandRoute-variant Zoeken naar Balans niet deugdelijk verantwoord. Alternatieven en fasering komen in de Toelichting niet ter sprake. Op (intussen al jaren naar voren gebrachte) tegenargumenten tegen Zoeken naar Balans wordt ook in de Toelichting weer niet ingegaan. In de Toelichting wordt ook niet ingegaan op de uitkomst van de Maatschappelijke Kosten-batenanalyse voor de RijnlandRoute dat de aanleg daarvan onder de huidige economische omstandigheden niet rendabel is. In de Toelichting wordt ten onrechte met geen woord gerept over de onbetrouwbaarheid van de tot nu toe gehanteerde verkeersprognoses. Nieuwe prognoses en de actuele regionale uitgangspunten daarvoor worden in de Toelichting niet gepresenteerd. In de Toelichting wordt - ondanks alle veranderingen die het ontwerp van de RijnlandRoute sinds het laatste MER heeft ondergaan - zonder deugdelijke motivering daarvoor gesteld, dat een aanvulling op het MER niet nodig was. In de Toelichting wordt niet aannemelijk gemaakt, dat de aanleg van de RijnlandRoute de regio en/of specifieke bestemmingen daarin beter bereikbaar maakt. Wat betreft de schade die de RijnlandRoute veroorzaakt aan natuur en landschap maakt de Toelichting niet aannemelijk, dat de “inpassingsmaatregelen” die schade zullen verminderen. Het ‘nee tenzij’-principe bij significante natuuraantastingen wordt terzijde geschoven. De Natuurtoets vormt verder een ondeugdelijke basis voor de ontwerp-tracébesluiten en het ontwerp-inpassingsplan. De Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten rept met geen woord over de problemen die er zijn bij de financiering van aanleg, beheer en onderhoud van de RijnlandRoute.

### Conclusie en verzoek

Al met al voldoen noch de Toelichting op de ontwerp-tracébesluiten noch de ontwerp-tracébesluiten zelf volgens ons aan het algemene beginsel van behoorlijk bestuur dat de overheid haar besluiten behoorlijk dient te motiveren (**het motiveringsbeginsel**).

Behalve het motiveringsbeginsel lijkt ons bij de ontwerp-tracébesluiten ook **het zorgvuldigheidsbeginsel** in het geding:

- beide ontwerp-besluiten lijken ons niet zorgvuldig voorbereid,
- ze geven namelijk geen blijk van een zorgvuldig eigen onderzoek naar de feiten en belangen,
- de Toelichtingen herhalen slechts de opvattingen van de provincie,
- ook de Toelichtingen gaan weer niet in op tegenargumenten van o.a. betrokken burgers,
- in plaats daarvan worden deze burgers bedolven onder een stortvloed van stukken, alles bij elkaar duizenden pagina's,
- waarbij verschillende onderdelen van wat-de-laatste-jaren-consequent-als-één-project-is-gepresenteerd in verschillende procedures na elkaar ter visie worden gelegd.

Het laatste wekte aanzienlijke verwarring in onze kring; het geheel lijkt ons alles bij elkaar geen correcte behandeling van de burger.

---

<sup>25</sup> Overigens reikt dit molenbiotoop verrassend ver; zelfs bij de aanleg van het Knooppunt Maaldrift (op ruim 4 kilometer van deze molen) behoort het molenbiotoop van de molen Zelden van Passe tot de “omgevingseigenschappen die behouden en/of versterkt dienen te worden”.

Er is dan ook alle reden om ons verzoek aan de minister d.d. 13 januari jl. te herhalen. Wij vragen de minister dus nogmaals serieuze aandacht te laten besteden aan de gevolgen van de aanleg van die weg voor de “(potentiële) natuurwaarden van de EHS”, te bevorderen dat ook voor de RijnlandRoute “een nieuwe MKBA” wordt gemaakt “met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses” en “de bestuurlijke overeenkomst (...) met de Provincie Zuid-Holland (...) over de rijksbijdrage aan de RijnlandRoute te herzien (ingeval de uitkomsten hiervan daartoe aanleiding geven)”. Vooruitlopend hierop vragen wij de minister de tracébesluiten te herzien en niet op de huidige onderbouwing te baseren.

Graag bereid tot nadere toelichting op deze zienswijze, met vriendelijke groet namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

Wim ter Keurs, voorzitter

**De deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (in willekeurige volgorde):** Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder, Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten, Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof, Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Bewonersvereniging ZuiderZeehelden, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Bewonersvereniging Het Wedde, STICHTING GROTE POLDER GROENE hart, Platform Duurzaam Voorschoten, Fietsersbond Voorschoten, Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving, Bewonersvereniging Park Allemansgeest, Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg, Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten, Stichting Horst en Weide, Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., Stichting tot Behoud van CultuurHistorische Buitenplaatsen, Milieudefensie Voorschoten, Milieudefensie Leiden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Bewonersvereniging Boschgeest, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten