

Voorschoten, 16 juni 2014

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Participatie
Rijnlandroute (A4 en A44)
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft: zienswijze m.b.t. ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (Rijnlandroute)

Geachte heer/mevrouw,

Hieronder treft u aan mijn zienswijze betreffende de door uw ministerie ter inzage gelegde ontwerp-tracébesluiten (OTB's) A4 en A44 (Rijnlandroute). Ik beperk mij hierin voornamelijk tot de gevolgen van de plannen voor natuur en landschap en verwijs u in dit verband tevens naar de door mij bij de provincie Zuid-Holland ingediende zienswijzen op het MER 1^e fase, het MER 2^e fase, het Voorontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute en het Ontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute. U gelieve deze eerdere zienswijzen, die in kopie hierbij zijn gevoegd, als hierbij herhaald en ingelast te beschouwen.

Algemeen

In algemene zin merk ik op dat in de toelichtingen op de OTB's een deugdelijke verantwoording van de keuze voor de "Zoeken naar Balans" (ZnB) variant van de Rijnlandroute ontbreekt. Nergens in de toelichtingen wordt aannemelijk gemaakt dat juist dit tracé, dat zeer ernstige gevolgen heeft voor de kwaliteit van de natuur en het landschap in de Leidse regio, de voorkeur zou verdienen boven alternatieven, zoals het aanpakken van de knelpunten in de bestaande route (de zgn. no-regret maatregelen), waarover door het Rijk reeds in 2009 met de provincie Zuid-Holland afspraken zijn gemaakt in het kader van de RandstadUrgent-overeenkomst. Dit klemt te meer omdat het Rijk een eigen verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van het behoud van de natuur- en landschapswaarden in het betrokken gebied en daarmee ook verplicht is een eigen afweging te maken ten aanzien van nut en noodzaak van een nieuwe wegverbinding. In dit verband wil ik erop wijzen dat in het eindrapport van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (2009) het aanpakken van de twee bottlenecks (knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein/ Lammebrug/ Europaweg) werd aangemerkt als maatregelen met "een hoog probleemoplossend vermogen". Ook wil ik wijzen op de zeer kritische rapportages van TNO, Bureau Witteveen en Bos en de Randstedelijke Rekenkamer t.a.v. nut en noodzaak van een nieuwe wegverbinding.

Natuur en Landschap

Het ZnB-tracé van de Rijnlandroute zal door of langs een aantal polders lopen, die alle onderdeel uitmaken van het provinciale landschap Duin, Horst en Weide (Grote Westeindsche polder, Oostvlietpolder, Hofpolder, Papenwegse/Zuidwijkse polder, Stevenshofjespolder en Ommedijkse polder). De polders herbergen vele bedreigde (rode lijst) soorten zoogdieren, vogels, vissen en planten. Zij vormen de laatste ecologische verbinding van belang tussen kust en Groene Hart.

De Papenwegse polder en Grootte Westeindsche polder zijn door de provincie aangewezen als belangrijke weidevogelgebieden en voor de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder geldt bovendien een opgave tot realisatie van een ecologische verbindingszone in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het gestelde op pag. 39 resp. 43 van de Toelichting op het OTB A4 resp. A44, waarin staat dat er binnen het plangebied geen bestaande of nieuwe EHS ligt, is hiermee overigens in strijd.

De aanleg van een volledige aansluiting van de Rijnlandroute 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. De provincie Zuid-Holland heeft vele miljoenen euro's aan gemeenschapsgeld geïnvesteerd in de aanleg van gebieden als Lentevreugd bij Katwijk en het Bentwoud bij Zoetermeer, die bedoeld waren als bouwstenen voor een robuuste ecologische verbinding. Door de aanleg van het ZnB-tracé zullen de investeringen in deze gebieden een groot deel van hun waarde verliezen.

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. De aanleg van het ZnB-tracé door de polders is evident in strijd met dit uitgangspunt.

Volgens het gestelde op pag. 38 resp. 42 van de Toelichting op OTB A4 resp. A44 leidt de aanleg van de Rijnlandroute niet tot significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden in de duinen. Hierbij wordt echter over het hoofd gezien dat het Natura 2000-netwerk deel uitmaakt van de nationale en provinciale EHS en dat instandhouding van dit netwerk onmogelijk is zonder adequate bescherming van de ecologische verbindingszones.

Volgens de Toelichtingen op de OTB's wordt ervan uitgegaan dat alle negatieve effecten van de aanleg van de weg door mitigatie of compensatie teniet kunnen worden gedaan. Dit is naar mijn mening echter een volslagen illusie. In dit verband wijs ik erop dat volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State slechts van mitigatie gesproken kan worden indien er sprake is van maatregelen die leiden tot het geheel en vooraf voorkomen van negatieve effecten (zie ook pag. 42 Natuurtoets). Voor het poldergebied dat door de aanleg van de weg wordt vernietigd zal dit in elk geval niet mogelijk zijn. Compensatie in de zin van het creëren van geschikt weidevogelgebied in de wijde omgeving moet eveneens uitgesloten worden geacht. Wanneer het "nee tenzij" principe serieus wordt toegepast zal de vraag van mitigatie en compensatie overigens niet aan de orde komen, omdat de aanleg van het ZnB-tracé zich niet verdraagt met dit beginsel.

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 dieren en plantesoorten die in het plangebied voorkomen 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).

Met betrekking tot het landschap merk ik op dat het strandwallenlandschap tussen Den Haag en Leiden dat door het ZnB-tracé zal worden doorkruist het enige van dit type is dat nog over is in Europa. Het is dus in Europees verband een uniek stuk landschap en er is ook hier sprake van een rijksverantwoordelijkheid voor de instandhouding ervan.

Met het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) Duin, Horst en Weide geven de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg uitvoering aan hun verantwoordelijkheid voor hun deel van de voormalige Rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer. In het LOP en bijbehorend uitvoeringsplan worden de maatregelen beschreven die de drie gemeenten willen treffen voor een duurzame toekomst van dit gebied. De aanleg van het ZnB-tracé staat volstrekt haaks op de uitgangspunten van dit plan en zal de effectiviteit ervan ernstig schaden. Ook zijn de plannen m.i. niet te rijmen met de ambities zoals verwoord in de Structuurvisie Zuid-Holland, de ontwerp-Visie Ruimte en Mobiliteit, de Regionale Structuurvisie HollandRijnland en de provinciale Groenagenda.

Door de aanleg van fly-overs bij de A4 zal er sprake zijn van een aanzienlijke aantasting van het landschap met grote negatieve gevolgen voor de gebruikswaarde van de omliggende gebieden (o.a. Vlietland) voor natuur en recreatie. In dit verband is het navrant om op p. 16 van Mitigatie- en Compensatieontwerp te moeten lezen dat realisatie van een ecoduct over de A44 wordt afgewezen omdat dit de “openheid van het landschap” zou aantasten.

Conclusie

Samenvattend merk ik op dat de aanleg van de Rijnlandroute volgens het ZnB-tracé, inclusief de aansluitingen op de A44 en A4, naar mijn mening onaanvaardbare negatieve gevolgen heeft voor natuur en landschap in de regio. De stelling dat deze gevolgen voldoende zouden kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd is ongefundeerd en onhoudbaar. De aanleg van dit tracé vormt bovendien in onvoldoende mate een oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio en zou zelfs kunnen leiden tot verergering ervan. Aanleg van de weg zoals thans voorzien is onverenigbaar met internationale, nationale en provinciale regelgeving en beleid op het gebied van natuur en landschap. Alternatieven zoals de aanpak van de verkeersknelpunten of een geboorde tunnel tussen knooppunt Leiden west en de aanluiting Europaweg/A4 zijn naar verwachting van vele deskundigen veel gemakkelijker, sneller en goedkoper te realiseren dan tot nu toe door de provincie is aangenomen of gesuggereerd. Bovendien kunnen deze alternatieven rekenen op aanzienlijk meer maatschappelijk draagvlak in de regio.

Gelet op de vele negatieve reacties op de voorliggende plannen uit brede lagen van de bevolking in het betrokken gebied en mede gelet op het enorme beslag op de gemeenschapsmiddelen en de betrokkenheid van het Rijk daarbij, zou het van wijs beleid getuigen indien Rijk en provincie alsnog, eventueel op basis van een herziene maatschappelijke kosten- en batenanalyse door een onafhankelijk bureau als het CPB, zouden besluiten tot intrekking van de huidige plannen en tot een spoedige aanpak van de bestaande knelpunten op de N 206-route. Ik dring dan ook met de grootst mogelijke klem aan op een heroverweging van deze plannen.

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,

Mr. F.H.J. von der Assen

Van Slingelandtplantsoen 18
2253 WT Voorschoten