

Vereniging tot Behoud van
Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Secretariaat:

Prinses Margrietlaan 32
2252 GL Voorschoten

Afdeling
Bestuursrechtspraak
Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Beroepschrift

Voorschoten, 23 februari 2015

Geacht College,

Hierbij stellen ondergetekenden namens de Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten (verder ook: OGLV) beroep in tegen het besluit van 10 december 2014 tot vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (verweerder: Provinciale Staten van Zuid-Holland). De in het vervolg te ontwikkelen beroepsgronden tegen verweerders besluit tasten ook de juridische houdbaarheid aan van de beide Tracébesluiten A4 en A44 RijnlandRoute van 17 december 2014 van de minister van Infrastructuur en Milieu. Het is OGLV bekend dat tal van bewoners- en belangenorganisaties uit de regio Holland Rijnland beroepschriften bij uw College zullen indienen tegen het bestreden besluit en tegen de beide Tracébesluiten A4 en A44. Het bevordert een efficiënte procedure indien de behandeling van alle door uw College ontvangen beroepen tegen de genoemde besluiten over de RijnlandRoute wordt gevoegd. Verder geeft OGLV uw College in overweging de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) om een advies te vragen betreffende de fysieke leefmilieuaspecten van het Inpassingsplan. Wij denken in dit verband met name aan de onvoldoende onderbouwing van de verkeersontwikkelingen die aan het nut en de noodzaak van het bestreden besluit ten grondslag liggen en de, gelet op het voor bepaalde gebieden geldende 'nee, tenzij'-principe, onvoldoende onderbouwing van de natuurwaarden en onderzoek naar alternatieven.

Ontvankelijkheid

OGLV is ingeschreven in het Handelsregister onder nummer 41165818 (KvK Den Haag). Onze vereniging stelt zich ten doel, kort weergegeven, het behoud van het cultureel erfgoed van Voorschoten (waardevolle panden, parken, bomen en groen) binnen en buiten de bebouwde kom van Voorschoten, de ontwikkeling van het als cultureel erfgoed te beschouwen landschap in en in de omgeving van Voorschoten, alsmede het bevorderen van de leefbaarheid voor de inwoners. In recente jaren heeft de gemeente Voorschoten zich met de gemeenten Wassenaar en Leidschendam-Voorburg verbonden aan het Pact van Duivenvoorde en zich in dit kader verplicht tot uitvoering van het Landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst en Weide. Deze bestuursovereenkomst is gericht op het behouden en versterken van de groene gebieden rondom Voorschoten. De doelstellingen van OGLV strekken zich in lijn daarmee ook uit tot buiten de gemeentegrenzen van Voorschoten, omdat onze gemeente gelegen is te midden van waardevolle natuurgebieden en culturele landschappen en buitenplaatsen die als één geheel behoud en bescherming verdienen. Onze vereniging heeft in de bestuurlijke voorbereidingsprocedure van de Rijnlandroute (verder: RR) herhaaldelijk haar zienswijze op onder meer het ontwerp voor het thans bestreden besluit aan verweerder kenbaar gemaakt. Zowel gelet op haar statutaire doelstelling als gelet op haar eerdere betrokkenheid in de voorbereidingsprocedure van het bestreden besluit zijn wij van oordeel dat OGLV door uw College in haar beroep kan worden ontvangen. OGLV is bereid nadere stukken ter ondersteuning van dit standpunt in te dienen, als uw College dit wenselijk acht.

Ondergetekenden zijn gezamenlijk bevoegd OGLV in rechte te vertegenwoordigen (Statuten, artikel 9, tweede lid).

Beroepsgronden

Ons beroep tegen het bestreden besluit richt zich nadrukkelijk niet tegen de zogeheten no-regret maatregelen op het tracé (van oost naar west) Europaweg, Churchillaan, Plesmanlaan, Tjalmaweg. Deze no-regret maatregelen staan bekend als het zogenaamde ZnB A alternatief, dat op onjuiste en onvoldoend onderbouwde gronden door de Provincie is afgewezen. Naar ons oordeel zijn deze maatregelen afdoende en voldoende robuust om de huidige verkeerscongestie in en rond Leiden nu en in de toekomst op te lossen.

Ons beroep tegen het besluit tot vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (verder: PIP) is gegrond op strijd met de wet (Flora- en faunawet) en met algemeen verbindende voorschriften en algemeen in de provincie Zuid-Holland geldende beleidsregels, zoals het 'nee, tenzij'-principe. Verder is het bestreden besluit gebaseerd op verouderde en daardoor achterhaalde aannames en scenario's, waardoor het besluit niet zorgvuldig is voorbereid, niet op goede gronden is genomen en niet draagkrachtig is gemotiveerd. In ons beroep staat centraal de aanvechtbare wijze waarop verweerder zich bij het nemen van zijn besluit heeft gebaseerd op achterhaalde prognoses en aannames betreffende het aantal verkeersbewegingen oost-west v.v. in de regio Leiden. In het vervolg zal worden betoogd dat de door verweerder gehanteerde verkeersgegevens door de feiten zijn achterhaald en daarom niet langer kunnen dienen als een reële basis voor de gemaakte keuze voor de

variant ZnB Optimaal. Nut en noodzaak van de in die variant beoogde Rijnlandroute (verder: RR) zijn niet aangetoond, dit te minder nu optie ZnB A (de zogeheten no-regret maatregelen) een adequaat alternatief vormt, dat voor ongeveer een kwart van de kosten van de RR kan worden uitgevoerd. Met dit alternatief zou een robuuste oplossing voor de thans bestaande verkeerscongestie in en rond Leiden kunnen worden gerealiseerd. Waren hiervoor trouwens al niet door het Rijk met de provincie Zuid-Holland in 2009 afspraken gemaakt in het kader van de RandstadUrgent-overeenkomst? Afspraken die nooit zijn nagekomen! Ook zij er in dit verband op gewezen dat in het eindrapport van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (oktober 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” (Eindrapport IBHR, pag. 66). Ook zij hierbij gewezen 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. Het feit dat in de toelichtingen op het PIP en de TB's een deugdelijke motivering van de keuze voor het ZnB Optimaal- tracé ontbreekt, terwijl in zienswijzen wel op dit gebrek gewezen was, komt neer op een schending van het motiveringsbeginsel.

OGLV heeft ten aanzien van de verkeersaspecten in haar zienswijze op het ontwerp-PIP van 5 mei 2014 gemotiveerd en onder verwijzing naar onderliggende gegevens betoogd dat de achterhaalde aannames en scenario's van verweerder geen reële basis voor besluitvorming konden vormen. Verweerder heeft daarop volstrekt onvoldoende gereageerd en in de Nota van Antwoord ofwel de inbreng van OGLV geheel onbesproken gelaten ofwel slechts verwezen naar de thematische beantwoording Verkeer en Alternatievenafweging, welke niet zelden uit doodoeners en kluitjes-in-het-riet bestaat. Op dit onderdeel is het bestreden besluit onvoldoende zorgvuldig voorbereid en mist het een draagkrachtige motivering.

Verder staat centraal in ons beroep de aantasting van natuur en landschap welke van de aanleg van de RR het gevolg zal zijn. Verweerder is volledig voorbijgegaan aan het 'nee, tenzij'- principe als uitgangspunt voor zijn besluitvorming waar deze de gevolgen voor natuur en landschap betreft: aantastingen van de ecologische hoofdstructuur en van als zodanig aangewezen belangrijke weidevogelgebieden zijn niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Wij stellen ons op het standpunt dat, zolang niet op basis van een deugdelijke en actuele analyse is duidelijk gemaakt dat en met welk doel een nieuwe wegeninfrastructuur werkelijk noodzakelijk is, aan deze beide voorwaarden niet is voldaan. Er is geen sprake van een groot maatschappelijk belang, dat gediend is met de aanleg van de RR, gelet op het ontbreken van nut en noodzaak en ook is niet aangetoond dat er geen reële alternatieven voorhanden zijn, zodat de aspecten mitigatie en compensatie vooralsnog niet aan de orde zijn. Verweerder heeft zich onmiddellijk gericht op beide genoemde aspecten zonder de mogelijkheden van reële alternatieven (in voldoende mate) te onderzoeken. Ook ten aanzien van het onderwerp natuur en landschap geldt dat verweerder heeft nagelaten de bedenkingen van OGLV in voldoende mate te onderzoeken en weerleggen. Ook op deze grond is het bestreden besluit met betrekking tot de aantasting van natuur en landschap onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd.

Het besluit van verweerder is voorts in strijd met het fair play-beginsel en het beginsel van zorgvuldige voorbereiding, doordat een toezegging van gedeputeerde mevrouw De Bondt inzake een (tweede) aanvullend advies van de commissie m.e.r. (vergadering Statencommissie Verkeer en Milieu van 10 april 2013) niet is nagekomen. Door allerlei aanpassingen van het PIP tijdens de voorbereidingsfase is in het bestreden besluit een op onderdelen wezenlijk ander PIP vastgesteld dan de versie die door de commissie m.e.r. in twee instanties (eerst integraal, later aanvullend) is beoordeeld. Aangezien het hier niet alleen om verbeteringen handelde, had - conform de toezegging van de gedeputeerde - een aanvullend advies moeten worden gevraagd. Dat is echter niet gebeurd en verweerder heeft zonder dat advies op basis van een beknopte brief van de landsadvocaat van 27 november 2014, waarin de noodzaak van een aanvullend advies wordt weggeredeneerd, het bestreden besluit genomen.

De in het voorgaande kort omschreven beroepsgronden zullen in het vervolg concreet worden toegelicht en uitgewerkt, afzonderlijk voor de aspecten Nut en Noodzaak, Verkeer en Natuur en landschap. Daarbij wordt zoveel mogelijk steeds de vindplaats van de opgenomen citaten en onderzoeksgegevens vermeld.

Uitwerking beroepsgronden

1. Nut en noodzaak Rijnlandroute

1.1 Inleiding

De Rijnlandroute kent een lange voorgeschiedenis. Ook als we de laatste decennia van de vorige eeuw, waarin de benaming Rijksweg 11 West was, buiten beschouwing laten, dan nog is de looptijd van het project onder de huidige naam Rijnlandroute al circa 10 jaar. Dat betekent dan ook dat de planopzet gestart is in een periode, waarin totaal andere uitgangspunten werden gehanteerd dan thans. Destijds al waren wij het met die uitgangspunten oneens. Maar niemand kan ontkennen dat er in de afgelopen tien jaar van alles is gebeurd met een onomkeerbare impact op de uitgangspunten en uitkomsten betreffende de economische groei. De impact van deze andere (visie op de) werkelijkheid leidt ertoe dat projecten die meer dan tien jaar geleden zijn opgezet, opnieuw bezien moeten worden in het licht van de huidige inzichten. Wie gelooft nog in een groei van de bevolking naar 18,8 mln. inwoners en een groei van het autopark naar 10,8 mln. voertuigen in 2030? En toch liggen deze aannamen ten grondslag aan het door ons bestreden besluit van het PIP.

In de toelichting op het PIP wordt hoofdstuk 1 gewijd aan het nut en de noodzaak van de Rijnlandroute. Als eerste wordt genoemd de slechte doorstroming van de N206. Ook door ons is nooit betwist dat de doorstroming op de N206 een probleem vormt, dat zich met name manifesteert op de Tjalmaweg (tussen Katwijk en Leiden), het knooppunt Leiden West en het knooppunt Lammenschansplein aan de oostkant van Leiden. Dat is de situatie, die al meer dan 10 jaar bestaat en er is dan ook van diverse kanten herhaaldelijk voor gepleit om de knelpunten op de N206 met voorrang op te lossen. Die oplossingen zijn ook voorhanden en verder uitgewerkt in de variant ZnB A, maar zijn nooit ter hand genomen. Het Provinciaal bestuur heeft altijd geweigerd om voorrang te geven aan het oplossen van de knelpunten, hoewel in het Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)-rapport van 15

oktober 2009 al was betoogd dat het aanpakken van de knelpunten op de huidige route “een groot probleemoplossend” vermogen zou hebben. Ook in procedureel opzicht had dat voortvarend ter hand kunnen worden genomen: het gaat dan in concreto om het verbreden van de Tjalmaweg (waartoe Provinciale Staten al via unaniem aangenomen motie hebben opgeroepen), het verbeteren van het knooppunt Leiden West en het knooppunt Lammenschansplein. Het is niet overdreven om te stellen dat als de Provincie deze weg had gevolgd, dan reeds nú de knelpunten hadden kunnen zijn opgelost. Het zijn de achtereenvolgende colleges van GS geweest, die stelselmatig hebben geweigerd om hier op in te gaan, zonder valide motivering.

Het enige motief dat men niet officieel heeft uitgesproken maar aan die weigering wel ten grondslag zou kunnen hebben gelegen is, dat, als de knelpunten zouden zijn opgelost, dan de noodzaak van een volledig nieuwe weg (de nu geplande Rijnlandroute) ter discussie zou komen te staan. Wel kan in dit verband worden vermeld dat gedeputeerde Asje van Dijk in een Statenvergadering heeft gezegd dat hij daar geen geld in ging steken omdat dat de druk op de Rijnlandroute zou wegnemen! Daarbij is het goed om zich te realiseren dat het oplossen van de knelpunten zoals voorgesteld in ZnB A ca. € 250 mln. zou kosten, terwijl met het thans voorliggende PIP een bedrag van bijna € 1 mld. is gemoeid. Over verspilling van gemeenschapsgeld gesproken!

Nu hebben de ontwikkelingen van de afgelopen tien jaar alleen maar bevestigd dat met het oplossen van de knelpunten had kunnen worden volstaan en dat geldt tot op de dag van vandaag. De Provincie heeft aan de noodzaak van het PIP zoals dat thans voorligt een aantal aannamen ten grondslag gelegd, die in de afgelopen tien jaar niet zijn bewaarheid en dat ook in de komende jaren niet zullen worden. Wij gaan in de navolgende paragrafen daar nader op in.

1.2 Economische ontwikkeling

Aan het nut en de noodzaak van de Rijnlandroute ligt een economisch groeiscenario ten grondslag dat uitgaat van een trendmatige economische groei van 2,7% per jaar. Dit zogenaamde Global Economy scenario dateert uit het midden van het vorige decennium en is niet alleen in het afgelopen tien jaar niet gehaald, maar er is op dit moment geen economische prognose, die dit voor de komende tijd realistisch acht. Dat betekent dat de onderbouwing van de Rijnlandroute gebaseerd is op onjuiste en in ieder geval achterhaalde veronderstellingen.

In de toelichting van het PIP op blz. 8 staat: 'In de komende jaren vinden in de regio Holland Rijnland diverse (grootschalige) ontwikkelingen plaats. Zo wordt de locatie Valkenburg ontwikkeld met veel ruimte voor wonen, bedrijven en recreatie en worden het Bio Science Park en de Greenport Duin- en Bollenstreek (verder) ontwikkeld'. Daartegen kan worden ingebracht dat de ontwikkelingen op Valkenburg teruggeschaald zijn van 20.000 woningen naar minder dan 4500 in 2030 en 2000 in 2020 en zelfs dat wordt het komende decennium niet gehaald. Van de Greenport ontwikkeling kan worden gezegd dat het maar helemaal de vraag is of die in het digitale tijdperk blijft bestaan. De veilinghandel in bloemen zal in de digitale wereld niet meer fysiek bij de Flora in Rijnsburg

plaats vinden. Dat betekent het vervallen van fysieke verkeerstromen en daarmee het wegvallen van een van de motieven waarop de Rijnlandroute zoals beschreven in het PIP is gebaseerd. Ook de afname van de werkende bevolking in de komende decennia en het nieuwe werken (niet iedere werkende reist meer vijf dagen in de week van en naar zijn/haar werk) hebben een drukkend effect op de prognoses van een decennium geleden.

Dat staat nog los van het feit dat de economische ontwikkeling in de afgelopen tien jaar netto rond de nul ligt.

Nu is een scenario een consequente doorrekening van een aangenomen ontwikkeling en als zodanig geen prognose. Toch kan en mag er niet aan worden voorbijgegaan, dat het scenario zijn waarde verliest en verlaten moet worden als het scenario zich volledig buiten de te verwachten realiteit bevindt. Zo blijkt uit allerlei recentere publicaties van gerenommeerde bureaus dat een trendmatige economische groei van 2,7% niet langer houdbaar is; niet alleen omdat het zich ten gevolge van de economische crisis in de afgelopen tien jaar niet heeft gerealiseerd, maar ook omdat verwachtingen voor de komende jaren daar ver onder liggen. Hier volgt een citaat uit de studie Welvaart en Leefomgeving de gezamenlijk Planbureaus in Nederland: 'De druk op de fysieke omgeving, die ontstaat door de steeds groeiende behoefte aan wonen, werken en mobiliteit, neemt op termijn dus naar verwachting af' (zie bijlage 1). Het is dan ook onzinnig om projecten te realiseren, die zich op die hoge economische groei scenario's baseren.

Dat komt ook tot uitdrukking in de voor de Rijnlandroute uitgevoerde Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA). Bij het Global Economy scenario met een economische groei van 2,7% was de baten/kosten verhouding weliswaar 1,9, maar bij het ook toen al gehanteerde Regional Communities scenario met een groei van 1,1% in de periode 2000 tot 2020 was de baten/kosten verhouding 0,7, dus kleiner dan 1 en dus maatschappelijk onrendabel. En ook het Regional Communities scenario is het afgelopen decennium echter onderschreden. Dat betekent dus dat de Rijnlandroute meer kost dan hij oplevert en daar zegt de Provincie in het PIP geen woord over, ondanks dat in de inspraak en zienswijzen van vele kanten, ook van onze zijde, daar op is gewezen. Waarvoor wordt een MKBA nu anders voorgeschreven?

Opnieuw blijkt ook hier dat de kosten gemoed met het oplossen van de knelpunten op de bestaande route wel een betere baten kosten verhouding hebben, simpel omdat de kosten ongeveer een kwart bedragen en de baten vooral daarmee worden gerealiseerd.

1.3 Infrastructuur niet robuust

De huidige N206 zou niet voldoende robuust zijn en gevoelig bij calamiteiten. Dat wordt gesteld maar nergens onderbouwd, tenzij men bedoelt dat twee wegen robuuster zijn dan één weg, maar dat is van een trivialiteit die niet bedoeld kan zijn. Het rijk (ministerie van I&M,Rijkswaterstaat) hanteert een bepaald waarderingstelsel voor robuustheid. Namens het initiatief Burgernotitie RijnlandRoute heeft een inspreker en uitbrenger van zienswijzen, de heer ir. Otto Swertz, gebruikmakend van dat stelsel een diepgravende analyse van de robuustheid van de Rijnlandroute op papier gezet. De Provincie heeft nooit de moeite genomen om daar serieus op in te gaan, laat staan de analyse van de heer Swertz te weerleggen. Ook hier blijkt opnieuw de motivering van het PIP onvoldoende.

1.4 Leefbaarheid onder druk

In de toelichting op het PIP (pag. 8) wordt betoogd dat door de RR de leefbaarheid wordt verbeterd. Dit wordt echter slechts gerelateerd aan de veronderstelde afname van de hoeveelheid verkeer op enkele locale routes. De provincie heeft geheel ten onrechte verzuimd in de afweging mee te nemen dat de leefbaarheid in de regio juist verslechtert door een geheel nieuwe weg aan te leggen door een uniek natuurgebied en door een verbinding van de ecologische hoofdstructuur op de plaats waar die juist op zijn smalst is (bij Maaldrift). Van de leefbaarheid in de zin van beleefbaarheid van natuurlijke en landschapswaarden is de Provincie zich in dit project blijkbaar niet bewust, terwijl dat voor vele betrokken organisaties nu juist een van de hoofdbezwaren vormt tegen deze aanleg van de Rijnlandroute. Waarom is de Provincie zo weinig empathisch voor dit argument en laat ze een benoeming van dit punt gewoon achterwege? En vooral ook: waarom houdt de Provincie zich niet aan haar eigen doelstellingen en beleid op het gebied van natuur en landschap? In de paragraaf natuur en landschap gaan wij nader op dit aspect in.

Conclusie:

Wij zijn van mening dat de Provincie het nut en de noodzaak van het ZnB-optimaal tracé niet voldoende heeft onderbouwd en terwijl dat tien jaar geleden nog een kwestie van veronderstellen was, wéten we nu dat het aan de onderbouwing ten grondslag liggende scenario zich niet heeft gerealiseerd in het afgelopen decennium en zich ook in de komende decennia niet zal realiseren. De Provincie heeft nagelaten in de toelichting op het PIP een nader geactualiseerde onderbouwing te geven van het nut en de noodzaak van deze variant, die bijna een miljard Euro kost in een tijd dat de beschikbare middelen zijn afgenomen en dat in de toekomst alleen maar meer het geval zal zijn. Het besluit is dus in strijd met de motiveringsplicht.

2. Verkeersontwikkeling

De overspannen verwachtingen van de economische ontwikkelingen aan het begin van de planfase van de Rijnlandroute hebben hun effect niet gemist op de voorziene verkeersontwikkelingen. In de modellen zat een aan economische groei gerelateerde autonome verkeersontwikkeling, maar ook een sterke intensivering door overspannen verwachtingen van de woningbouw in deze regio en met name op het voormalige vliegveld Valkenburg. Ook de aan de plannen ten grondslag liggende verwachtingen t.a.v. de behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen zijn inmiddels geheel achterhaald. In onze zienswijze op de Nota Voorkeursalternatief en het MER-rapport zijn wij daar uitgebreid op ingegaan; wij hebben in onze zienswijze op het MER-rapport een aparte bijlage gevoegd die hier goeddeels aan is gewijd. In de reactie op de zienswijzen is daar geen aandacht aan besteed en dat is eigenlijk de standaardreactie van de Provincie. Ze gaat niet in op feitelijke waarnemingen met betrekking tot de verkeersintensiteit en trekt daar a fortiori geen conclusies uit.

Met het volgende voorbeeld uit onze zienswijze op het MER (bijlage bij de zienswijze blz. 1 e.v.) en onze zienswijze op het ontwerp PIP kan dat geïllustreerd worden:

De gemeten verkeersintensiteit op de Churchillaan Noord is in 1990 25.000 mvt/etmaal

in 2010 28.986 mvt/etmaal

De gemeten verkeersintensiteit op de Churchillaan Zuid is in 1990 17.000 mvt/etmaal,

in 2010 20.916 mvt/etmaal.

Dat is in beide gevallen een stijging van ca. 1% per jaar.

Het referentiescenario van de Provincie gaat ervan uit dat:

de verkeersintensiteit op de Churchillaan Noord in 2020 41.200 mvt/etmaal is

de verkeersintensiteit op de Churchillaan Zuid in 2020 31.900 mvt/etmaal is

(zie blz. 49 van Milieueffectrapport Rijnlandroute, tweede fase Hoofdrapport 2.0, mei 2012). Dat is een stijging van ca. 4 à 5% per jaar vanaf 2010. Logisch dat er bij een dergelijke prognose verkeersproblemen ontstaan op de N 206 en dus wordt de oplossing gezocht in een nieuwe weg (de ZnB Optimaal) door de polders. Met overtrokken prognoses wordt dus gemotiveerd dat een extra weg noodzakelijk is.

Nu is de werkelijkheid dat de verkeersintensiteit eerder af- dan toeneemt.

Uit de verkeerstellingen van de gemeente Leiden, blijkt het volgende:

Churchillaan Zuid: 2002 19.241 mvt/etmaal

2008 21.025 mvt/etmaal

2010 20.916 mvt/etmaal

2013 20.958 mvt/etmaal

Ook hier gaat het dus om gemeten aantallen!

Het getal van 31.900 mvt/etmaal uit het referentiescenario in het MER voor 2020 zou neerkomen op een stijging van bijna 7% per jaar vanaf 2013 en verdwijnt dus nog verder uit beeld. Onze conclusie was in 2012 al dat de Provincie volstrekt onrealistische prognoses ten grondslag had gelegd aan de beslissing voor de Rijnlandroute volgens een tracé door de polders. Dat geldt dus des te meer als de gemeten verkeersintensiteit in 2013 in de beschouwing wordt betrokken. Wie schetst echter onze verbazing als de Provincie in het ontwerp-PIP (blz.28 van de Toelichting) ineens een andere voorspelling van de verkeersintensiteit hanteert, nu volgens het Nederlands Regionaal Model West (NRM)-model en daar komt als verkeerintensiteit voor de Churchillaan Noord in de referentie uit: 20.300 mvt/etmaal in 2030, (nota bene tien jaar later)!

Voor de Churchillaan Noord komt het NRM in 2030 net boven de 20.000 mvt/etmaal, terwijl in het MER voor 2020 nog een aantal van 41.200 mvt/etmaal werd gemeld. De in het NRM voor 2030 genoemde verkeersintensiteit van 20.300 mvt/etmaal kan de

Churchilllaan makkelijk aan en ligt ongeveer gelijk aan de verkeersintensiteit van thans. De knelpunten op de huidige route liggen echter niet op de Churchilllaan maar op het Lammenschansplein. Dat betekent dat met het oplossen van de knelpunten op de huidige route kan worden volstaan. Nu zijn modellen altijd moeilijk te vergelijken, maar als de onderbouwing van de Rijnlandroute gelegen is in de overbelasting van de N206 (en die loopt over de Churchilllaan in Leiden) en de nieuwste gegevens in het referentiescenario liggen lager dan de feitelijke waarneming in 2010 dan moet er toch ergens een bel gaan rinkelen en heeft de Provincie iets uit te leggen. Doet de Provincie dat in het ontwerp PIP? Met geen woord wordt daarover gerept, er wordt alleen gesteld dat men nu een recenter en beter model hanteert. Maar met deze prognoses in het referentiescenario valt de hele argumentatie van een overbelasting op de N206 weg en dat was de hoofdreden voor de noodzaak van de Rijnlandroute met een nieuw tracé door de polders.

Het is voor ons raden waarom in het NRM ineens lagere verkeersprognoses over tafel komen voor bepaalde weggedeelten; de Provincie geeft hier geen verklaring voor. Wel kan dus geconcludeerd worden dat van een overbelasting van de N206 geen sprake meer is, omdat die overbelasting was gebaseerd op de achterhaalde hoge prognoses van de verkeerstoename. Een van de redenen waarom de Provincie het, in de fase van het MER nog in het geding zijnde, alternatief van de Churchillavenue en evenzeer het ZnB A alternatief (het oplossen van de knelpunten op de bestaande route) afwees, was dat beide alternatieven niet voldoende toekomstvast zouden zijn. Daarmee werd bedoeld dat beide alternatieven misschien wel de problemen konden oplossen van de nabije toekomst, maar niet van de verdere toekomst wanneer het aantal mvt's zou stijgen. Nu blijkt dat zelfs voor 2030 het aantal mvt's onder de gemeten waarde in 2010 liggen, is die stellingname onderuit gehaald. Dus kan worden vastgesteld dat een van de redenen om het Churchillavenue alternatief en de ZnB A variant af te wijzen, is komen te vervallen. Een andere reden waren de hogere kosten van de Churchillavenue. Dat argument gaat in ieder geval niet op voor het ZnB A alternatief (het oplossen van de knelpunten op de bestaande route), omdat het ZnB A alternatief maar ongeveer 200 à 250 mln. kost. Kortom het veel goedkopere ZnB A alternatief is ten onrechte afgewezen en de motivering daarvoor rammelt aan alle kanten. Hetgeen betekent dat de Provincie op geen enkele manier heeft voldaan aan het gemotiveerd afwijzen van alternatieven.

Conclusie:

De knelpunten op de huidige N206 zijn de hoofdreden voor de Provincie om met de Rijnlandroute ZnB Optimaal te komen (een snelweg buiten Leiden om door een kwetsbaar en onvervangbaar natuurgebied). Die knelpunten op de N206 worden opgepompt tot een aantal van meer dan 40.000 mvt/etmaal tegen de huidige gemeten aantal van rond de 20.000 mvt/etmaal. In het ontwerp PIP en het PIP wordt overgestapt op het NRM-model met een betere voorspellende waarde op het verkeer op de snelwegen en directe aansluitingen en daar blijkt in het referentiegeval de verkeersintensiteit op de Churchilllaan ineens op 20.000 mvt/etmaal te liggen. Dat aantal kan het ZnB A alternatief (het oplossen van de knelpunten) makkelijk aan. Dat alternatief kost in de orde van grootte van een kwart tot een derde van ZnB optimaal, het door ons bestreden besluit van de Provincie in het PIP. Met het ZnB A alternatief (het oplossen van de knelpunten op de

huidige N 206) kan dus worden volstaan. Dat wordt door de Provincie niet gemotiveerd afgewezen, niet in het aan het MER ten grondslag liggende cijfermateriaal, maar zeker niet in het aan het PIP ten grondslag liggende cijfermateriaal, gebaseerd op het NRM model. Wij voeren dit dan ook aan als grond om het bestreden besluit te vernietigen.

3 Het MER-rapport versus de in het huidige plan voorziene verkeersontwikkeling

Uit het in het PIP in tabel 6.1.4 gegeven beeld blijkt onomstotelijk dat er aanzienlijke verschillen optreden m.b.t. het effect volgens de huidige inzichten en plannen.

Deze verschillen zouden aanleiding hebben moeten geven tot het uitvoeren van een aanvulling op het MER. Dat is niet gebeurd en daar maken wij bezwaar tegen. Dat geldt te meer daar de Gedeputeerde mevrouw De Bondt bij diverse gelegenheden heeft verklaard dat er een aanvulling op het MER zou komen (onder andere in vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu van 10 april 2013). Nu kan betoogd worden dat, waar de effecten een verbetering van de milieusituatie tot gevolg hebben, zulks niet nodig is. Maar dan wijzen wij erop dat dat niet het geval is voor de Europaweg, waar in het MER volgens de tabel op blz 49 sprake is van een afname van het verkeer met 1000 mvt/etmaal, nu in het PIP conform het NRM model een toename van 13.900 mvt/etmaal in het PIP (zie de tabel op blz. 57 van de Toelichting op het PIP). Dat is een afname versus een aanzienlijk toename van het verkeer. Onjuist is dus de toelichting op tabel 6.1.4 op blz. 57, waar in de vierde bullet wordt vermeld dat 'het aantal voertuigen op de Europaweg zowel in de projectvariant als in de referentie in het NRM lager ligt dan in het MER'. Deze aanzienlijke toename in de verkeersintensiteit op de Europaweg zou een aanvulling op het MER meer dan rechtvaardigen en wij maken er dan ook bezwaar tegen dat deze aanvulling niet is besloten. Ook de commissie voor de m.e.r. had in het advies n.a.v. het MER-rapport aangegeven dat een aanvulling/aanpassing van het MER op basis van nieuwe inzichten gerechtvaardigd kon zijn en dat de commissie dan ook bereid was een nader advies uit te brengen n.a.v. een aangevuld/aangepast MER.

Dat niet per se van een verbetering in de milieusituatie kan worden gesproken, geldt evenzeer voor de tunnelmonden van de geboorde tunnel. Daar komen de emissies van het verkeer in de tunnel geconcentreerd naar buiten en dat is niet onderzocht in het MER en beoordeeld door de Commissie m.e.r. Dat betekent immers een hogere belasting met stikstofoxiden en fijnstof van de woningen in de nabijheid van de tunnelmonden.

Voor beide effecten (de Europaweg en de tunnelmonden) had de Provincie een aanvulling op het MER dienen op te stellen en aan de mer-commissie ter beoordeling voor te leggen.

Conclusie:

Wij zijn dan ook van mening dat de Provincie voor het huidige PIP een aanvullend MER had moeten (laten) maken en dat aan de commissie m.e.r. had moeten voorleggen. Dat de Provincie het niet gedaan heeft is een reden om het PIP te vernietigen. Dat de Provincie

het niet laten maken van een aanvullend MER motiveert met de constatering dat er alleen maar milieuvoordelen in het PIP t.o.v. het MER zijn, is dus onjuist en slecht gemotiveerd.

4. Natuur en Landschap

Het ZnB Optimaal-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 (zie o.a. Duin, Horst en Weide, van Rijksbufferzone tot Regiopark, Bureau Bosch Slabbers, Den Haag 2007, pag. 25).

De Papenwegse polder (PIP, TB A44) en Grote Westeindsche polder (TB A4) zijn door de provincie aangewezen als belangrijke weidevogelgebieden en voor de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder (PIP, TB A4) geldt bovendien een opgave tot realisatie van een ecologische verbindingszone in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het gestelde op pag. 43 resp. 47 van de Toelichting op het TB A4 resp. A44, waarin staat dat er binnen het plangebied geen (bestaande of) nieuwe EHS ligt, is overigens hiermee 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 de combinatie met een fietspad 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 (zie o.a. Duin, Horst en Weide, Bosch Slabbers 2007, pag. 43). Door de aanleg van het ZnB Optimaal-tracé zullen de investeringen in deze gebieden een groot deel van hun waarde verliezen. De provincie heeft nagelaten te motiveren waarom ondanks de aanwezigheid van alternatieven een dergelijke kapitaalvernietiging verantwoord is.

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 Optimaal-tracé door de polders is evident in strijd met dit uitgangspunt. Voor zover er al sprake is van een groot maatschappelijk belang anders dan dat met de aanleg van het tracé een enorme hoeveelheid gemeenschapsgeld gemoeid is, zijn er zeker reële alternatieven voorhanden, i.c. het eerder genoemde aanpakken van de bottlenecks ten westen en ten oosten van Leiden (de zogenoemde no-regret maatregelen), danwel de aanleg van een (boor) tunnel volgens het Churchilllaan tracé of het Spoorweg tracé.

Volgens het gestelde in de toelichtingen op PIP en de TB's leidt de aanleg van de Rijnlandroute niet tot significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden in de duinen (Coepelduynen en Meijendel / Berkheide). 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. Ook wordt ten onrechte voorbijgegaan aan de effecten van de aanleg van de weg op andere Natura 2000-gebieden, zoals met name De Wilck en Kennemerland Zuid, die voor hun functioneren mede afhankelijk zijn van robuuste ecologische verbindingen tussen de kust en het achterland. Tenslotte is het beweerd ontbreken van significant negatieve effecten in tegenspraak met het feit dat de provincie inmiddels bij de Omgevingsdienst Haaglanden een vergunning heeft aangevraagd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 om de Rijnlandroute te mogen aanleggen.

Volgens de Toelichtingen op het PIP en de TB's wordt ervan uitgegaan dat alle negatieve effecten van de aanleg van de weg door mitigatie of compensatie teniet kunnen worden gedaan. Dit is echter een volslagen illusie. In dit verband zij erop gewezen 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. Voor het poldergebied dat door de aanleg van de nieuwe 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. Alle agrariërs in het getroffen gebied zijn al vrijwillig aangesloten bij programma's voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer en het is dus niet reëel te verwachten dat op dit vlak nog meer mogelijkheden liggen. 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 Optimaal-tracé zich niet verdraagt met dit beginsel. In dit verband zij erop gewezen dat de provincie in al haar voorstellen en reacties systematisch de verplichte alternatieventoets heeft genegeerd. Er is steeds geredeneerd: er is sprake van een verlies of aantasting van belangrijk weidevogelgebied en derhalve zal er gemitigeerd en gecompenseerd worden. Er zal echter eerst moeten worden aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn en dat is niet gebeurd.

Zowel het PIP als de TB's zijn mede gebaseerd op de rapporten Natuurtoets en Veldinventarisaties. Beide rapporten zijn zeer gebrekkig en gebaseerd op absoluut onvoldoende inventarisatiewerk en literatuuronderzoek, hetgeen overigens door de onderzoekers zelf impliciet wordt erkend. Zo staat in het Rapport Veldinventarisaties Rijnlandroute in het kader van de Flora- en faunawet van februari 2014 op pag. 9 de volgende veelzeggende passage: "Het momenteel gehanteerde detailniveau in het MER en de natuurtoets is niet voldoende voor een juridisch houdbare bepaling van de effecten en daarmee van wijze en omvang van mitigatie dan wel compensatie."

De opsomming van beschermde dier- en plantensoorten die in het plangebied voorkomen is zeer willekeurig en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Zo wordt op pag. 41 van de Natuurtoets gesteld dat beschermde grondgebonden zoogdieren niet aanwezig zijn in het plangebied. Alleen de Papenwegse/Zuidwijkse polder herbergt echter al de volgende (rode lijst) grondgebonden zoogdieren: Bosmuis, Eekhoorn, Egel, Haas, Hermelijn, Konijn, Ree, Veldmuis en Vos, die alle ingevolge de Flora- en faunawet en de Europese Habitatrictlijn (92/43/EEG) (strikte) bescherming genieten (zie o.a. Onderzoek Faunapassage over de A44 tussen Leiden en

Wassenaar, Bureau Bakker, Assen 2008, pag. 3-5). Dit geldt ook voor de in de polders voorkomende beschermde plantensoorten waarover het Rapport Veldinventarisaties Rijnlandroute van september 2014 tegenstrijdige informatie verschaft. Zo wordt op pag. 32 gesteld dat beschermde soorten vaatplanten in het plangebied niet voorkomen, terwijl op pag. 69 het voorkomen van de beschermde soorten Zwanenbloem en Smalle waterweegbree wordt vermeld.

Ten aanzien van de vogels blijkt dat de onderzoekers zich voornamelijk hebben gericht op het voorkomen van de (jaarrond beschermde) nesten van Huismus, Buizerd en Boerenwaluw. Ten onrechte hebben zij het belang van de polders voor andere soorten broedvogels zoals de (rode lijst) soorten Groene specht, Boomvalk, Grutto, Huiswaluw, IJsvogel, Nachtegaal, Ransuil, Ringmus, Slobeend, Spotvogel, Tureluur, Wintertaling, Visdief en Zomertaling niet of onvoldoende in de beschouwingen betrokken. In eerdere rapporten ontbraken de weidevogels geheel en pas nadat door een ander onderzoeksbureau gegevens over deze soorten aan de onderzoekers waren aangeboden zijn deze in de rapportages meegenomen. Uit deze gegevens bleek overigens dat de grootste concentraties weidevogelnesten in de Papenwegse/Zuidwijkse polder zich bevinden in het noordelijke deel, waar de Rijnlandroute is geprojecteerd (zie het rapport Weidevogels in de Papenwegse en Zuidwijkse polder in 2014, Natuuronderzoeksbureau Remeeus, Den Haag 2014, pag. 8).

Voorts heeft het er de schijn van dat door de onderzoekers slechts broedvogels als beschermd worden beschouwd. In de rapporten wordt ten onrechte voorbijgegaan aan het belang van de polders voor vele soorten trekvogels, die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet. Jarenlange waarnemingen en inventarisaties hebben alleen al in de Papenwegse/Zuidwijkse polder het regelmatig voorkomen aangetoond van de (rode lijst) soorten Grote zilverreiger, Kleine zilverreiger, Purperreiger, Ooievaar, Lepelaar, Kolgans, Brandgans, Kleine zwaan, Slechtvalk en Bruine kiekendief (zie Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute) d.d. 14 juni 2014). Negen van deze kwetsbare vogelsoorten zijn beschermd onder bijlage 1 van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG), hetgeen betekent dat Nederland verplicht is voor deze soorten bijzondere beschermingsmaatregelen te nemen. De internationale verantwoordelijkheid van Nederland voor sommige van de in de polders voorkomende vogelsoorten is groot. Van de Grutto bijvoorbeeld, die in deze polders nog in robuuste aantallen voorkomt, herbergt ons land maar liefst 90% van de West-Europese populatie. Ook van onze nationale weidevogel de Kieviet komt in dit gebied nog een gezonde populatie voor (zie eerdergenoemd rapport van Natuuronderzoeksbureau Remeeus, pag. 8-13). Aanleg van de Rijnlandroute door deze polders zal door habitatvernietiging en verstoring leiden tot een aanzienlijke aantasting van de functionele leefomgeving en daarmee afbreuk doen aan de “gunstige staat van instandhouding” van deze overwegend sterk bedreigde soorten (criterium Vogelrichtlijn en Habitatrictlijn).

Overigens zijn naast de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrictlijn ook de door Nederland geratificeerde verdragen van Bern inzake het behoud van de Europese natuur en

natuurlijke habitats (1979), Bonn inzake het behoud van trekkende wilde diersoorten (1979) en het Biodiversiteitsverdrag (1992) relevant. Al deze regelingen bevatten bepalingen die ons land verplichten tot het treffen van maatregelen ter bescherming van soorten en habitats. Aanleg van de Rijnlandroute volgens het ZnB Optimaal-tracé zal indruisen tegen de letter dan wel de geest van deze internationale regelingen.

Voorts worden in het Mitigatie- en Compensatieplan maatregelen voorgesteld die in strijd zijn met de wet. Zo wordt voorgesteld om voor de aanvang van het broedseizoen bomen en struiken te verwijderen en potentiële broedplaatsen door regelmatig omploegen, betreden of met folie bedekken ongeschikt te maken. Volgens de opstellers wordt op deze wijze overtreding van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voorkomen (Mitigatie- en Compensatieplan, pag. 30). De voorgestelde maatregelen zijn echter evident in strijd met de artikelen 2 (algemene zorgplicht, verplichting schadelijk handelen achterwege te laten) en 11 (verbod op verstoren van nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren) van deze wet.

Wat betreft het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en faunawet wordt er door provincie en Rijk al te gemakkelijk van uitgegaan dat aanleg van het ZnB Optimaal-tracé geen probleem zal opleveren. Voor vogels geldt echter een beperkt aantal belangen als grond voor ontheffing. Er mag geen afbreuk worden gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort en er mag geen sprake zijn van alternatieven. In dit verband zij gewezen op de conclusie van de Natuurtoets van het Bureau Mertens, waarin wordt gesteld dat het verlenen van ontheffing van de Flora- en faunawet 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).

Vrijstelling of ontheffing van de bepalingen van de Flora- en faunawet zal naar onze mening niet mogelijk zijn zonder rechtstreeks in conflict te komen met de verbodsbepalingen en verplichtingen die voortvloeien uit de eerder genoemde EU richtlijnen en internationale verdragen, in het bijzonder de bepalingen en verplichtingen die betrekking hebben op soortbescherming (ook buiten beschermde gebieden).

In diverse zienswijzen (MER 1e en 2e fase, Voorontwerp PIP) is gedetailleerd gewezen op de gebrekkige inhoud van de achtergrondrapportages inzake natuur. Daarop werd gereageerd met de mededeling dat de mening van indiener voor kennisgeving werd aangenomen en dat beantwoording van al dan niet terecht geconstateerde onjuistheden terug te vinden zou zijn in de Nota van Antwoord (maart 2014). In deze Nota van Antwoord (NVA) is echter niets terug te vinden van de gedetailleerde kritiek op de onderzoeksrapporten. Op diverse andere specifieke punten is door de provincie gereageerd met de algemene mededeling dat de Commissie voor de m.e.r. van oordeel is dat het MER en de aanvulling daarop tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP (NVA, pag. 90). Hoe discutabel deze conclusie van de commissie ook is, het feit dat er voldoende informatie is betekent uiteraard nog niet dat daarmee de keuze voor het ZnB Optimaal-tracé gerechtvaardigd is. Op een verzoek om serieuze aandacht te besteden aan alternatieven voor het ZnB Optimaal-tracé, zoals de aanpak van de verkeersknelpunten ten oosten en

westen van Leiden, antwoordde GS zonder nadere motivering dat aan dit verzoek geen gevolg wordt gegeven (NvA, pag. 175). Op de stelling dat er rekening moet worden gehouden met de ambities die zijn vastgelegd in het Pact van Duivenvoorde reageerde GS simpelweg met: “Deze mening deelt de provincie niet” (NvA, pag. 103). Deze voorbeelden mogen dienen om aan te tonen dat met name bij de provincie sprake is geweest van een fixatie op de realisering van het in het coalitieakkoord overeengekomen tracé, waarbij de redelijkheid en de noodzaak om besluiten deugdelijk te motiveren dikwijls uit het oog verloren zijn.

Met betrekking tot het landschap zij erop gewezen dat het strandwallenlandschap tussen Den Haag en Leiden dat door het ZnB Optimaal-tracé zal worden doorkruist de laatste intacte rest is van het strandwallenlandschap dat zich langs de kust uitstrekt tussen Monster en Bergen aan Zee. Dit strandwallenlandschap is uniek in West-Europa (zie o.a. Duin, Horst en Weide, Bosch Slabbers 2007, pag. 9). Het gebied is onderdeel van het Provinciale Landschap Duin, Horst en Weide en is aangewezen als EHS topgebied en kroonjuweel cultuurhistorie. Het gebied is tevens opgenomen als Belvédère gebied in de Rijksnota Belvédère.

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 Optimaal-tracé staat volstrekt haaks op de uitgangspunten van dit plan en zal de effectiviteit ervan ernstig schaden. De provincie heeft dit stelselmatig genegeerd. Ook zijn de plannen in redelijkheid niet te rijmen met de ambities op het gebied van natuur en landschap zoals verwoord in de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland, de Regionale Structuurvisie HollandRijnland en de provinciale Groenagenda. In het voor de provincie bindende Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide wordt als een van de hoofdambitie het veiligstellen van de groene verbinding tussen kust en Groene Hart genoemd. Daarnaast wordt gesteld: “Tevens dienen broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden en versterkt te worden” (zie Inpassingsvisie/Landschapsplan, pag. 24). Men kan in gemoede niet enerzijds dit als beleid uitdragen en anderzijds een snelweg met verkeersknooppunt aanleggen dwars door de laatste groene verbinding van betekenis tussen kust en Groene Hart. Deze onverenigbaarheid van doelstellingen wordt overigens impliciet erkend door de provincie, waar zij stelt in de Nota van Antwoord (NvA Ontwerp PIP, thema landschap, pag. 31) dat het een “uitdaging is om de Rijnlandroute, die het landschap doorsnijdt, en de bescherming van dat landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn”. Alleen al aan deze bewoordingen kan eenieder zien in welke bochten de provincie zich moet wringen om dit tracé te verdedigen.

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. Ook hier schiet de motivering van de keuze voor een fly-over (TB A4) en een ondergrondse ecopassage (A44) duidelijk tekort.

Conclusie

Samenvattend kan worden gesteld dat de aanleg van de Rijnlandroute volgens het ZnB Optimaal-tracé, inclusief de aansluitingen op de A44 en A4, 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. Aanleg van de weg door geplande verbindingzones in de EHS en in door de provincie aangewezen belangrijke weidevogelgebieden is in strijd met het in die gebieden geldende “nee tenzij”-principe en kan derhalve niet worden toegestaan volgens regels van de provincie zelf. Voorts is de aanleg van de weg volgens het ZnB Optimaal-tracé niet te verenigen met de verbodsbepalingen van c.q. de verplichtingen voortvloeiend uit de Flora- en faunawet, de EU Vogelrichtlijn, de EU Habitatrichtlijn en andere internationale regelingen op het gebied van natuur en landschap. Alternatieven zoals de aanpak van de verkeersknelpunten of een geboorde tunnel tussen knooppunt Leiden west en de aansluiting Europaweg/A4 zijn naar verwachting van vele deskundigen veel gemakkelijker, sneller en goedkoper te realiseren dan tot nu toe door de provincie en het Rijk is aangenomen of gesuggereerd. Bovendien kunnen deze alternatieven rekenen op aanzienlijk meer maatschappelijk draagvlak in de regio.

Afsluitende Conclusie

Op grond van de in het voorgaande toegelichte beroepsgronden verzoeken wij uw College het beroep van OGLV gegrond te verklaren, het bestreden besluit te vernietigen op grond van strijd met de wet en algemeen verbindende voorschriften en beleidsregels, onzorgvuldige voorbereiding, het ontbreken van een draagkrachtige motivering en strijd met het fair play- en vertrouwensbeginsel en verweerder te veroordelen in de proceskosten.

Hoogachtend,

Mr. drs. C.W.M. Dessens

voorzitter

drs. J.W. van Borselen

secretaris

Bijlage 1 bij het beroepsschrift van de Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Scenario's voor de economische ontwikkelingen in 2020 en 2030

In deze bijlage baseren we ons op het document 'Uitgangspunten verkeersmodel Rijnlandroute' van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 mei 2014

Het document geeft informatie over de aan de verschillende economische groeimodellen 'Global Economy' en 'Regional Communities' ten grondslag liggende uitgangspunten.

Beide scenario's hebben 2004 als basisjaar en dateren uit 2005 (?).

Was aanvankelijk voor het MER rapport 2020 als referentiejaar gekozen met als verkeersmodel het RVMK, nu wordt gekozen voor 2030 als referentiejaar en het NRM verkeersmodel. Dit verkeersmodel wordt gebruikt voor het doorrekenen van verkeerseffecten van infrastructuur maatregelen op het hoofdwegennet.

De twee groeiscenario's geven opmerkelijk verschillende uitkomsten. We laten dat zien aan vier cruciale inputgegevens te weten de ontwikkeling van de omvang van de bevolking, het aantal huishoudens, het aantal auto's in Nederland en de groei van het vrachtvervoer alles voor de jaren 2020 en 2030.

De Nederlandse bevolking in:	2004	2020	2030
Regional Communities	16,258 mln.	16,500 mln.	16,334 mln.
Global Economy		17,880 mln.	18,889 mln.
Aantal huishoudens:			
Regional communities	7,049 mln.	6,956 mln.	6,453 mln.
Global Economy		8,042 mln.	8,212 mln.
Autobezit:			
Regional Communities	7,03 mln.	7,91 mln.	8,23 mln.
Global Economy		9,58 mln.	10,82 mln.
Vrachtauto verplaatsingen (Index):			
Regional Communities	100	107	106
Global Economy		147	169

Als we de cijfers voor 2030 bezien dan is de bevolkingsgroei, het aantal huishoudens en het autobezit significant heel verschillend. De bevolking is in GE 2,5 mln. groter, het aantal huishoudens 1,6 mln. en het aantal auto's weer 2,5 mln. Het vrachtvervoer groeit in RC nauwelijks en in GE significant met meer dan 50%. We zijn nu 10 jaar later en het is onmiskenbaar dat de aannames van het Global Economy scenario ver af staan van de huidige situatie en ook wat thans wordt verwacht door diezelfde planbureaus in een recent uitgebrachte studie "Welvaart en Leefomgeving":

Quote:

=====

Aantal problemen wordt na 2020 minder prominent

Als de bevolkingsgroei afneemt en na 2020 mogelijk zelfs omslaat, wordt een aantal traditionele problemen op het terrein van de fysieke leefomgeving minder prominent. Zo vlagt na 2020 de groei van de mobiliteit af. Weliswaar neemt het goederenvervoer nog fors toe, maar de geringe groei van personenmobiliteit weegt zwaarder. De belangrijkste oorzaken van de afnemende mobiliteitsgroei zijn de dalende bevolkingsgroei en de verzadiging van het autobezit. Het verkeer wordt als gevolg van technologische innovatie waarschijnlijk ook veiliger. Verder maken de omslag in de groei van de beroepsbevolking en de verdienstelijking van de economie dat de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoren afneemt: na 2020 is in drie van de vier scenario's geen noemenswaardige extra ruimte meer nodig. Als gevolg van de afnemende bevolkingsgroei groeit de vraag naar woningen langzamer en wordt er dus ook hier een minder groot beslag gedaan op de ruimte. De druk op de fysieke omgeving, die ontstaat door de steeds groeiende behoefte aan wonen, werken en mobiliteit, neemt op termijn dus naar verwachting af. Dat biedt natuurlijk mogelijkheden om meer nadruk te leggen op kwaliteit, maar zou ook aanleiding kunnen zijn om in het algemeen de prioriteiten te heroverwegen.

De studie Welvaart en Leefomgeving is een gezamenlijk project van het Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau. Het Sociaal en Cultureel Planbureau, het Centraal Bureau voor de Statistiek, het Energieonderzoek Centrum Nederland, Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat, Senter-Novem en het adviesbureau ABF hebben inhoudelijke bijdragen geleverd.

+++++++

Unquote