



©2007 Mazon Vosk

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland  
www.behoudrijnland.nl

## Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: [info@behoudrijnland.nl](mailto:info@behoudrijnland.nl). I: <http://www.behoudrijnland.nl/> giro 3057721 t.n.v. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. KvK Rijnland nr 28 11 42 54

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, dinsdag 24 februari 2015.

Aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State,  
Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

**Betreft:** **Beroepschrift** tegen het op 10 december 2014 door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgestelde Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de aanleg van de RijnlandRoute. Tevens **Beroepschrift** tegen de beide vastgestelde tracébesluiten A4 en A44. Tevens **verzoek om een voorlopige voorziening** voor alle werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de nieuwe verbinding in het PIP tussen de A4 en de A44 (de N434), voor zover die werkzaamheden een onherstelbaar verlies aan natuur- en landschapswaarden met zich mee zouden brengen.

Geacht college!

### Vooraf

Een aantal van de verenigingen en stichtingen die in het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute samenwerken met de indiener van dit beroepschrift, de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (hierna de "Stichting"), heeft de Stichting uitdrukkelijk gemachtigd dit beroepschrift namens hen als gezamenlijk (overkoepelend en algemeen) beroepschrift in te dienen. Uiteraard kunnen deze machtigingen worden overlegd, alsmede de statuten van deze verenigingen waarvan de leden danwel wonen direct aan het tracé van de geplande verbinding tussen A4 en A44 danwel op andere wijze direct getroffen zijn door het bestreden besluit. In dit beroepschrift worden de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg die de Stichting hebben gemachtigd met de eerste persoon meervoud aangeduid.

Wij hebben er grote moeite mee, dat de RijnlandRoute in dit stadium wordt ondergebracht in drie 'bestemmingsplannen' (één inpassingsplan en twee tracébesluiten) van twee overheden (provincie en rijk). Degenen, die daartegen in beroep zouden willen gaan en eventueel ook om een voorlopige voorziening zouden willen vragen, en ook de rechtspraak worden daardoor (wat de belanghebbenden betreft: ook financieel) zwaar belast, terwijl het schorsen of vernietigen van één van deze 'bestemmingsplannen' niet leidt tot het eveneens schorsen of vernietigen van de andere 'bestemmingsplannen', hoewel die andere plannen daardoor toch ook onuitvoerbaar (en onrechtmatig) zouden worden.

Wij hebben er dus ook grote moeite mee, dat er geen modus is gevonden om de RijnlandRoute, die door de provincie in de afgelopen jaren consequent als één ondeelbaar project is gepresenteerd, in één plan (zoals bijvoorbeeld een Rijksinpassingsplan) onder te brengen.

Juist omdat de RijnlandRoute van meet af aan als één ondeelbaar project is gepresenteerd, verzoeken wij u dit beroepschrift óók op te vatten als een beroepschrift tegen de beide vastgestelde tracébesluiten A4 en A44.

## Waar ons beroep zich tegen richt wat het PIP betreft

Dit beroep richt zich voor wat betreft het PIP uitsluitend tegen de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 door de Oostvlietpolder en Vlietland, onder Voorschoten door en door de Papenwegse en de Zuidwijkse polder (de N434). Die verbinding is niet nodig (netzomin als de aanpassingen aan de A4 en de A44 voor de RijnlandRoute), vormt veruit het duurste onderdeel van de RijnlandRoute, lost de verkeersproblemen niet op, maar veroorzaakt wel grote natuur- en milieuschade. Die problemen kunnen veel sneller, goedkoper, effectiever en zonder grote natuur- en milieuschade worden opgelost door de andere PIP-onderdelen (de zogenaamde ‘no-regretmaatregelen’ op de bestaande N206-route). Daarmee zouden de (statutaire) doelen van onze stichting<sup>1</sup> en de andere deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg gediend zijn. Wij hebben dat meermalen aangetoond en de provincie heeft dat nooit overtuigend weerlegd. Bovendien heeft ook het Leidse en Voorschotense bedrijfsleven daar de provincie nadrukkelijk om gevraagd<sup>2</sup>.

## De opzet van dit beroep

Dit beroep volgt in grote lijnen de opbouw van onze "**Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute**" (d.d. 6 mei 2014; dossiernummer DOS-2010- 0022528).

Omdat de RijnlandRoute volgens de provincie als één project dient te worden beschouwd, verzoeken wij u deze zienswijze en de "**Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)**" (d.d. 14 juni 2014) en onze "**Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)**" (d.d. 3 september 2012) te beschouwen als deel uitmakend van dit beroep.

Hetzelfde verzoek doen wij u voor wat betreft "**Ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute ‘RijnlandRoute Verbinding van belang’**" (d.d. 16 januari 2008) en "**Onze brief over de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming**" (d.d. 30 mei 2008).

Wij verzoeken u ook het beroepschrift van Jaap van Meijgaarden tegen de "*besluiten inzake de aanleg van de RijnlandRoute*", het beroepschrift van de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder "*inzake besluit provincie Zuid-Holland inpassingsplan Rijnlandroute*" (d.d. 11 februari 2015) en het beroepschrift van de Wijkraad Stevenshof "*tegen het Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute/het Tracébesluit A44 Rijnlandroute*" te beschouwen als integraal opgenomen in dit beroepschrift.

Aan dit beroep is bovendien ook een bijdrage gehecht van Fer von der Assen over de gevolgen van de RijnlandRouteplannen voor natuur en landschap. De bijdrage maakt deel uit van dit beroep.

Hieronder gaan wij vooral in op de beantwoording van onze zienswijze op het ontwerp-PIP in de "**Nota van Antwoord RijnlandRoute**" van de provincie Zuid-Holland (september 2014) en op de "**Toelichting Inpassingsplan RijnlandRoute**" (d.d. 26 september 2014) en verschillende bijlagen van het vastgestelde PIP.

## De algemene indruk van de toelichting op het PIP

Voor de toelichting op het PIP geldt wat voor de toelichting op het ontwerp-PIP ook al gold: de toelichting bevat voornamelijk een procesmatige beschrijving van de door de provincie en anderen in haar opdracht geproduceerde

---

<sup>1</sup> In het gebied Rijnland het behoud en herstel van het stedelijk leefmilieu, de natuurwaarden en het landschap te bevorderen.

<sup>2</sup> Zie de brief d.d. 26 november 2014 van de Ondernemersvereniging Voorschoten en de Koepel Leidse Regio aan Gedeputeerde en Provinciale Staten van Zuid-Holland "**Rijnlandroute, de noodzaak om de huidige knelpunten snel op te lossen**", waarin het gezamenlijk bedrijfsleven in die gemeenten de provincie "*dringend*" verzoekt "*om deze bestaande knelpunten, die onderdeel zijn van de Rijnlandroute, met de meest grootse voortvarendheid aan te pakken*".

stukken waarop de provincie haar keuze voor de RijnlandRoute heeft gebaseerd, zonder één woord te wijden aan de omvangrijke kritiek die de provincie in de loop der jaren van verschillende kanten op haar producties heeft ontvangen. Het motiveringsbeginsel houdt ons inziens niet alleen in, dat besluiten deugdelijk worden gemotiveerd (dat de feiten kloppen en dat de motivering logisch en begrijpelijk is), maar ook dat behoorlijk op tegenargumenten wordt ingegaan.

Algemene indruk van de toelichting op het PIP is, dat de toelichting in hoge mate een kwalitatief karakter heeft. Bij het enige onderwerp waarover de toelichting kwantitatieve informatie verschaft (“**Resultaten verkeersprognoses**”) is niet duidelijk waar de gepresenteerde cijfers nu precies voor staan<sup>3</sup> en hoe men precies aan de gepresenteerde cijfers gekomen is. Overigens verschillen de verkeersintensiteiten, die de provincie in opeenvolgende rapporten presenteert voor bepaalde wegvakken, telkens aanzienlijk zonder dat voldoende duidelijk wordt waardoor dit wordt veroorzaakt.

Op rapporten die kritiek gaven op de provinciale onderbouwing van de RijnlandRouteplannen gaat de toelichting niet in. Die rapporten (zoals door ons genoemd in onze zienswijze op het ontwerp-PIP) worden in de toelichting zelfs helemaal niet genoemd.

## 1. Onze bezwaren tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2<sup>e</sup> fase MER

Op onze bezwaren tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2<sup>e</sup> fase MER gaat de Nota van Antwoord van de provincie als volgt in:

*“Reclamanten merken op dat Zoeken naar Balans optimaal niet is onderzocht in het MER. Er is geen aanvulling op het MER gemaakt die ook ter toetsing aan de Commissie voor de m.e.r. is voorgelegd.*

De procedure voor de milieu effect rapportage (MER) is in 2012 doorlopen. Inspraakreacties op het MER heeft de Commissie voor de m.e.r. betrokken bij haar advies. Het definitieve toetsingsadvies van de commissie geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Met dit definitieve toetsingsadvies is de m.e.r.-procedure afgerond. Op basis van onder meer het MER, de kosten en risico's is in de Nota Voorkeursalternatief beschreven hoe de keuze voor het voorkeursalternatief (Zoeken naar Balans optimaal) heeft plaatsgevonden.

Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief is naderhand een separate notitie opgesteld en ter visie gelegd. Hierin is ingegaan op de milieueffecten van dit voorkeursalternatief (inclusief de latere ontwerpoptimalisaties, zoals de boortunnel) in vergelijking met de milieueffecten zoals beschreven in het MER. De milieueffecten zijn gelijk gebleven of verbeterd. Het is daarom niet noodzakelijk om een nieuw MER of een aanvulling op het MER op te stellen. Deze analyse en conclusie zijn opgenomen in de toelichting van het O-PIP en OTB en sluiten aan op het advies van de commissie voor de m.e.r.. Aan de hand van de ontwerpoptimalisaties die tussen O-PIP/OTB's en PIP/TB's zijn doorgevoerd, is deze notitie geactualiseerd en aangevuld. Deze maakt opnieuw onderdeel uit van de bijlagen.”

Hierbij gaat de Nota van Antwoord en ook de Toelichting op het PIP geheel voorbij aan de toezegging die gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 deed in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu, waarin zij letterlijk zei: ***“Er komt een aanvulling op de MER”*** (vetgedrukte van ons). De Nota en de Toelichting gaan bovendien ook voorbij aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de Rijnlandroute MER 2e fase 2.0 (d.d. 18 oktober 2012) om een aanvulling op het MER op te stellen.

Een belangrijke reden om een nieuw MER of een aanvulling op het MER te laten maken wordt verder ook gevormd door het feit, dat er na het 2<sup>e</sup> fase MER en na de advisering van de Commissie m.e.r. daarover allerlei ontwerp aanpassingen en ook veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute hebben plaatsgevonden, als gevolg waarvan niet meer zonder meer kan worden volgehouden dat *“de milieueffecten zijn gelijk gebleven of verbeterd”*. Aan de kwalitatieve beoordeling van de effecten van al deze veranderingen kan derhalve ook niet achteraf *“het advies van de commissie voor de m.e.r.”* gekoppeld worden. De Commissie m.e.r. heeft over de effecten van die veranderingen immers helemaal niet kunnen adviseren. Zoals de Commissie m.e.r. het zelf verwoordt in haar **“Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop”** (RijnlandRoute

<sup>3</sup> Dat geldt in het bijzonder bijvoorbeeld voor de laatste kolom (*verschil (%)*) van de tabel *Vergelijking projecteffecten MER tweede fase RLR (RVMK) en het PIP (NRM planjaar 2030)* op pagina 52 van de toelichting op het PIP.

rapportnummer 2198–402 d.d. 29 november 2012): *“Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich over de milieugevolgen van een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief geen oordeel kunnen vormen”*.

De ontwerpaanpassingen en ook de veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute zijn niet gering. Zo is in het nieuwste ontwerp onder meer de Bypass Oostvlietpolder vervallen, de as van de A4 verlegd, de aansluiting van de Europaweg en de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 veranderd (wat betreft de RijnlandRoute: van onder de A4 door naar hoog over de A4 heen), de boortunnel ten oosten van de Vliet en ten westen van de spoorlijn verlengd, de ligging van de Hofvlietweg veranderd en ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 ingrijpend veranderd. Als gevolg van een aantal van deze aanpassingen zal het verkeer zich deels anders over het wegennet verdelen, waardoor - niet alleen lokaal - andere effecten kunnen ontstaan. Door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder zal er bijvoorbeeld meer verkeer over de Lammebrug en het Lammenschansplein afgewikkeld worden. Bovendien is het gebruik van de Oostvlietpolder intussen veranderd door de instelling van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff en moet er dus met andere effecten rekening worden gehouden.

Als gevolg hiervan kan dan ook niet meer worden volgehouden wat op pagina 34 van de Toelichting op het PIP staat: *“Door de doorgevoerde optimalisaties wijken de milieueffecten lokaal deels af van de in het MER 2e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, danwel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2e fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven zoals in het MER 2e fase beschreven niet. Een aanvulling op het MER 2e fase RLR is dan ook niet nodig”*.

Dat deze opvatting niet meer kan worden volgehouden, geldt eens te meer, omdat in de notitie van Tauw *“Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase”* d.d. 23 september 2014 (in de Toelichting op het PIP omschreven als *“de volledige analyse”*) voor wat betreft de *“Milieueffecten gewijzigd ontwerp in relatie tot MER 2e fase”* **“volstaan wordt met kwalitatieve beschouwing”** (vetgedrukte van ons). Dit wil zeggen, dat de milieueffecten niet zijn berekend, maar *“beoordeeld op basis van expert judgement”*. Gevolg hiervan is, dat niet beoordeelbaar is hoe de plusjes en nulletjes in tabel 5.1 van de notitie (*“tabel 5.1 Effectbeoordeling gewijzigd ontwerp”*) precies tot stand zijn gekomen.

Door geen nieuw MER of een aanvulling op het MER te maken is er ook geen eerlijke vergelijking meer mogelijk tussen de eerder onderzochte alternatieven en de variant Zoeken naar Balans. Nu een boortunnel voor Zoeken naar Balans mogelijk is gebleken, kan immers met recht de vraag worden gesteld waarom er ook geen andere boortunneltracés zijn onderzocht.

Wij zijn het dan ook niet eens met **de conclusie van de landsadvocaat** (Pels Rijcken & Droogleeve Fortuijn *advocaten en notarissen*) in haar brief (d.d. 27 november 2014; ref. LS/RR/10043527) aan het projectbureau RijnlandRoute, dat *“er op goede gronden voor (is) gekozen om geen aanvulling op het MER te maken (nu Tauw concludeert dat de optimalisaties geen effect hebben op de alternatievenvergelijking en de (milieu)effecten van het geoptimaliseerde ontwerp zijn getoetst in de achtergronddocumenten)”*.

We zijn het niet eens met die conclusie, omdat in **het Voorlopig Toetsingsadvies over het MER RijnlandRoute** (d.d. 18 oktober 2012 / rapportnummer 2198-338) over de verschillen tussen de alternatieven staat: *“Omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein zijn is een evenwichtige en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang. De combinatie van de genoemde, op zichzelf niet heel grote kwesties, maakt het totale gewicht ervan dusdanig groot, dat de effecten van de alternatieven naar de mening van de Commissie (met inachtneming van bovenstaande opmerkingen) opnieuw gepresenteerd en beoordeeld dienen te worden om tot een gelijkwaardige alternatieven vergelijking te komen. De Commissie adviseert daartoe een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie ook een plaats te geven in een herziene samenvatting”* (vetgedrukte van ons).

Aangezien de gehanteerde prognoses uiteraard grote invloed hebben op de modeluitkomsten en op de verschillen tussen de alternatieven, is ook de volgende passage in **het Voorlopig Toetsingsadvies** van belang: *“De verkeerscijfers zijn gepresenteerd als ‘worst case’. Op pagina 11 van het achtergrondrapport verkeer is aangegeven 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 (Een groot aantal insprekers wijst op de waarschijnlijke overschatting van de verkeersgroei). Het is bovendien de vraag of door de afvlakkende demografische ontwikkelingen dergelijke piekbelastingen zullen gaan ontstaan”* (vetgedrukte van ons).

Aan de prognoses heeft de provincie echter niets veranderd. In een memo aan de Commissie m.e.r. (d.d. 25 oktober 2012) schrijft het Projectteam RijnlandRoute van de provincie: *"Er is uitgegaan van gangbare groeiprognoses voor het wegverkeer, zoals in het NRM. Uiteraard geldt daarbij de nuancering dat elke prognose per definitie wordt gekenmerkt door enige onzekerheid"*.

Kortom: Volgens de Commissie voor de m.e.r. zijn *"de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein"*. De verschillen zouden dus wel eens heel anders kunnen uitpakken als wordt uitgegaan van realistischer prognoses (dan worden de zogenaamde 'no-regretmaatregelen' naar verwachting namelijk ook toekomstvast). Bovendien is het - gezien alle veranderingen in het ontwerp na het MER - de vraag of art. 7.13 sub b van de Wet Milieubeheer hier niet van toepassing is. Dit artikel stelt immers, dat het bevoegd gezag een plan niet mag vaststellen *"indien het plan ten opzichte van het ontwerp van dat plan zodanig is gewijzigd dat de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het plan ten grondslag kunnen worden gelegd"*. Het is dus de vraag of de conclusie van de landsadvocaat, dat *"er op goede gronden voor (is) gekozen om geen aanvulling op het MER te maken"* wel standhoudt.

Wij vragen ons ook af of wat het PIP betreft - gezien alle aanpassingen en veranderingen - wel voldaan is aan artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht, dat het bestuursorgaan *"bij de voorbereiding van een besluit (...) de nodige kennis (vergaart) omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen"* (vetgedrukte van ons).

## 2. Ook de toelichting op het PIP voldoet niet aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening

### 2a. Een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen (nut en noodzaak)

In onze zienswijze op het ontwerp-PIP schreven wij, dat de toelichting daarop ons inziens niet voldeed aan de eisen die het Besluit ruimtelijke ordening daaraan stelt. In de toelichting op het ontwerp-PIP ontbrak onder andere namelijk een deugdelijke verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen, met name een verantwoording van de door de provincie gekozen variant van de RijnlandRoute (zowel vergeleken met de no-regretmaatregelen als met de Churchill Avenue, eventueel ook als boortunneltracé).

Dit stelde eens te meer teleur, omdat wij de provincie al in onze (onbeantwoorde) brief van 22 maart 2014 hadden geadviseerd ook met het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute reeds te voldoen aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening, in het bijzonder ook aan de volgende eis (Art. 3.1.6.1a Bro): *"Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd: a. een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen (...)"* (vetgedrukte van ons).

Ook in de toelichting op het PIP ontbreekt echter weer *"een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen"*. Zoals wij in het begin van dit beroepschrift al schreven, bevat de toelichting op het PIP weer voornamelijk een procesmatige beschrijving van de door de provincie en anderen in haar opdracht geproduceerde stukken waarop de provincie haar keuze voor de RijnlandRoute heeft gebaseerd, zonder één woord te wijden aan (en/of naar bijlagen bij het PIP te verwijzen voor de weerlegging van) de omvangrijke kritiek die de provincie in de loop der jaren van verschillende kanten op haar producties heeft ontvangen.

Ook in de toelichting op het PIP ontbreekt weer een inzichtelijke en deugdelijk verantwoorde vergelijking met alternatieven die tot de keuze voor de variant Zoeken naar Balans hebben geleid. Zo ontbreekt bijvoorbeeld de kritiek die de provincie van de Randstedelijke Rekenkamer (en ook van TNO, Witteveen + Bos, van de gemeente Voorschoten en van ons<sup>4</sup>) heeft ontvangen op de MKBA voor de RijnlandRoute<sup>5</sup>.

### De hoofdargumenten voor de keuze van de variant Zoeken naar Balans als voorkeurstracé

<sup>4</sup> Zie onder meer onze brief d.d. 26 september 2011 aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland over "de RijnlandRoute en de economie"

<sup>5</sup> Zie onder meer de brief d.d. 24 april 2008 (kenmerk 2008/GM/062) van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland "Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute" en de brief d.d. 29 mei 2008 (kenmerk 2008/GM/069) van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland "Aanvulling op quick scan MKBA RijnlandRoute".

Weliswaar worden op pagina 32 van de toelichting “*de hoofdargumenten*” opgesomd voor het voorstel van GS aan PS om de variant Zoeken naar Balans het voorkeurstracé te laten zijn, maar de argumenten die daartegenin zijn gebracht blijven daarbij ongenoemd. De betreffende passage in de toelichting luidt:

“Het voorstel van GS aan PS is dat het tracé Zoeken naar Balans het voorkeurstracé is. De hoofdargumenten daarvoor zijn:

- Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland;
- Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030. Dit is bij Churchill Avenue niet het geval;
- Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kent een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn;
- De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3;
- Er is bij Zoeken naar Balans, in tegenstelling tot Churchill Avenue, geen discussie over interpretatie van de tunnelwet. Daarmee is duidelijk dat Zoeken naar Balans in principe vergunbaar is;
- Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.”

Deze “hoofdargumenten” voor de keuze van de variant Zoeken naar Balans als voorkeurstracé kunnen ons inziens nauwelijks “*een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen*” worden genoemd:

- Wat betreft de claim dat Zoeken naar Balans een “*betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland*” zou geven brengen wij het volgende naar voren:  
Volgens de toelichting op het PIP komt “*de noodzaak van de RijnlandRoute*” voort uit een aantal knelpunten die zich voordoen in de huidige situatie. Daarbij zou het gaan om de “*slechte doorstroming N206*”, de (veronder)stelling dat de “*slechte bereikbaarheid*” van de regio de groei zou belemmeren, de (veronder)stelling dat het “*infrastructuurnetwerk niet robuust*” is, dat de “*verkeersveiligheid onvoldoende*” is en dat de “*leefbaarheid onder druk*” staat.  
Vooraf zij hier nog eens herhaald, dat niemand van ons ontkent dat er problemen zijn op de bestaande N206-route. Wij betwisten echter, dat er een geheel nieuwe autoweg nodig is om die problemen op te lossen. En wij betwisten ook, dat die nieuwe autoweg (de variant Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute) de problemen oplost. Daarom hebben wij ook 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>6</sup>; voorstellen die in 2009 weer opdoken in de Integrale Benadering Holland Rijnland. Het ging daarbij om voorstellen die beter aansluiten bij de ‘zevensprong van Verdaas’ dan wat in het PIP wordt gepresenteerd. De ‘zevensprong van Verdaas’ of een vergelijkbare aanpak komt in het PIP ten onrechte niet eens ter sprake<sup>7</sup>.  
Overigens geeft ook de toelichting op het PIP weer een vertekend beeld van de (in opdracht van rijk, provincie en regio uitgevoerde) 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 genoemd <sup>Behoud Rijnland</sup>: “*het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein*”). 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”.  
Hierbij is van groot belang, dat het IBHR-projectteam uitging van het European Coordination-scenario, een relatief hoog groeiscenario voor wat betreft de demografische en economische ontwikkeling van Nederland. Zelfs bij dat scenario hebben de genoemde maatregelen volgens het projectteam dus “*een groot probleemoplossend vermogen*” en kunnen daarmee “*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*”. Die doelen moeten dus nog gemakkelijker gerealiseerd kunnen

<sup>6</sup> Zie onze brief van 9 september 2005 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de Tweede Kamer.

<sup>7</sup> “*Door de Tweede Kamer is besloten om de zogenaamde “Zevensprong” van Verdaas te gebruiken voor een systematische aanpak en uitwerking van deze netwerkanalyses die zich over alle modaliteiten (weg, openbaar vervoer en fiets) uitstrekken*” (Ministerie van Verkeer en Waterstaat Personenvervoer (2008). **Beleidskader Benutten - Eén van de pijlers voor een betere bereikbaarheid Achtergronddocument**. 4 januari 2008).

worden nu we feitelijk (al vóór de economische crisis) juist in een heel laag groeiscenario terecht zijn gekomen en nu het autoverkeer niet meer toeneemt, maar overal in Zuid-Holland juist al jaren afneemt. Als gevolg van allerlei veranderingen in de ontwikkelingen op het gebied van bevolking, woning- en kantorenbouw, werkgelegenheid en verkeer vormen de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden dus een reëel alternatief voor de aanleg van de nieuwe verbinding tussen de A4 en A44 ten zuiden van Leiden. Dat is met name ook van belang in verband met het ‘**neen tenzij**’-regime dat de provincie hanteert voor "belangrijke weidevogelgebieden". De aanleg van die nieuwe verbinding 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. Ons inziens is de RijnlandRoute als geheel alleen "*van groot openbaar belang*", omdat de aanleg ongeveer één miljard euro kost, onder de huidige omstandigheden hoe dan ook niet rendabel is en omdat de nieuwe verbinding daarin de problemen niet oplost (c.q. de gestelde doelen niet bereikt), maar in de polders ten zuiden van Leiden wel heel veel omgevingschade doet. Omdat daarvoor wel degelijk reële alternatieven voorhanden zijn, zou Zoeken naar Balans dus niet door deze gebieden moeten worden aangelegd.

Wat de **doorstroming** betreft wordt ook in de toelichting op het PIP weer vermeld, dat "*de RijnlandRoute zorgt voor een betere doorstroming op de N206. De reistijd tussen de A4 en A44 bedraagt in 2030 via de RijnlandRoute circa 3 minuten. Dit is aanzienlijk sneller dan het huidige gemiddelde van 20 minuten via de N206 (Churchillaan)*".

Al in onze zienswijze op de ontwerp-tracébesluiten brachten wij naar voren, dat dit een zinloze vergelijking is. Niemand begint of eindigt zijn 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 ons inziens veel meer zin om de reistijd (van herkomst tot bestemming, inclusief parkeren) te laten zien van die verkeersstromen die het grootste aandeel hebben in het totale verkeer<sup>8</sup>. Wat dat betreft blijft het PIP - 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 herkomst naar bestemming 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>9</sup>.

Ook in de toelichting op het PIP wordt het begrip **bereikbaarheid** weer slordig gehanteerd. Het begrip wordt in de toelichting ten onrechte niet gedefinieerd. Dat is wel nodig, want zonder nadere definiëring van herkomsten en bestemmingen (en het type verplaatsingen) heeft de term "*bereikbaarheid*" geen enkele betekenis. Dit geldt dus ook voor de uitspraak, dat "*de regio zowel ruimtelijk als economisch versterkt kan worden*" en dat "*ruimtelijk economische ontwikkelingen (...) doorgang (kunnen) vinden (doordat de doorstroming van de N206 verbetert en de regio beter bereikbaar wordt)*". De toelichting op het PIP vermeldt niet of dat voor de hele regio of alleen voor bepaalde bestemmingen geldt en ook niet voor welke bestemmingen, welke vervoersmiddelen en waarvandaan de uitspraak geldt.

Mede door het slordige gebruik van het begrip "*bereikbaarheid*" heeft de stellige uitspraak in de toelichting, dat "*zonder een goede oost-westverbinding (...) de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek als gevolg van deze ontwikkelingen (bedoeld wordt: meer verkeer in de toekomst, meer opstoppingen en vertragingen en een slechtere doorstroming <sup>Behoud Rijnland</sup> onder druk (komt) te staan*", een nogal onbeoordeelbaar karakter. De stelligheid van deze uitspraak laat zich ook moeilijk verenigen met de

---

<sup>8</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>9</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).



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>10</sup>.

Wat de **robuustheid** van het infrastructuurnetwerk betreft is de claim in de toelichting op het PIP, dat “*het verkeersnetwerk (...) door de aanleg van de RijnlandRoute robuuster (wordt) en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten*”.

Zoals wij in onze zienswijze op het ontwerp-PIP al schreven, verklaart dit in ieder geval niet waarom de provincie voor de ZnB-variant van de RijnlandRoute heeft gekozen. Onderzoek van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute (met behulp van de door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) ontwikkelde Quick scan) toonde immers aan, dat “*de aanleg van de RijnlandRoute (...) het regionale hoofdwegennet minder robuust (maakt)*” en dat “*de Churchill Avenue zorgt voor een robuuster wegennet dan de variant Zoeken naar Balans*”<sup>11</sup>. Bovendien gaat de stelling in de toelichting geheel voorbij aan de kwetsbaarheid van de ZnB-variant zelf, die tussen de A4 en de A44 over een lengte van meer dan 4 kilometer in een tunnel en een tunnelbak ligt, zonder één afslag, en ingeval van incidenten of calamiteiten voor auto’s van hulpdiensten alleen bereikbaar is vanaf de A4 en de A44.

Hierboven vermeldden we (onder “doorstroming”) al, dat de overgrote meerderheid van alle verkeer op de N206-route in Leiden zijn herkomst en/of zijn bestemming in Leiden heeft. De bewering op pagina 8 van de toelichting op het PIP, dat “*veel doorgaand verkeer over de huidige N206 in Leiden rijdt*” doordat “*oost-westverbindingen ontbreken in het netwerk*” en dat “*het netwerk (...) daardoor niet robuust (is) en gevoelig bij calamiteiten*” (vetgedrukte van ons) is dus onjuist. Het lijkt ons juist niet waarschijnlijk, dat het verkeer op de N206 in Leiden (dat daarvandaan komt en/of daar moet zijn) straks massaal van de RijnlandRoute gebruik zou gaan maken en dan ook nog een kortere reistijd realiseert.

Volgens de toelichting op het PIP staat de **leefbaarheid** in de regio nu al onder druk, één van de redenen waarom de RijnlandRoute volgens de provincie nodig is. De toelichting veronderstelt, dat “*door het bundelen van verkeer op de RijnlandRoute (...) ongewenst verkeer (sluipverkeer) een alternatieve snellere route via de RijnlandRoute (wordt) geboden*”, dat daardoor “*de verkeersveiligheid en de overlast van lucht en geluid (zal) verbeteren*” en dat “*door het verplaatsen van verkeer naar het nieuwe tracé wordt ook een aanzienlijke verbetering bereikt op de N206 in Leiden (Churchillaan) ter hoogte van de kruising met de Haagweg*”. Hierboven betoogden wij al, dat het niet waarschijnlijk is dat zich veel verkeer van de N206 zal verplaatsen naar de RijnlandRoute. Dat verkeer op de N206 kan ook zeker niet allemaal “*sluipverkeer*” worden genoemd.

Volgens pagina 57 van de toelichting op het PIP moeten - als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute - voor 148 woningen 152 hogere grenswaarden wegverkeerslawaai worden vastgesteld. Dat lijkt ons bepaald geen verbetering van de leefbaarheid. Dat de provincie daar op dezelfde pagina aan toevoegt dat ze een toename van “*de gecumuleerde waarde met maximaal 2 dB (...) ten opzichte van de huidige situatie (bij nagenoeg alle woningen (op twee woningen na))*” “*akoestisch gezien als een beperkte toename*” beschouwt en dat ze “*daarom de geluidsbelasting aanvaardbaar (acht)*”, geeft er voornamelijk blijk van dat de provincie het logaritmische karakter van de decibel niet begrijpt (3 dB meer > ongeveer 2x zoveel intensiteit).

- Dat de Churchill Avenue **niet toekomstvast** zou zijn in 2030, dat de Churchill Avenue een **dekkingstekort** zou kennen en dat de **tunnel** van de Churchill Avenue mogelijk **niet vergunbaar** zou zijn, is door het Team Churchill Avenue met kracht van argumenten bestreden<sup>12</sup>. De toelichting op het PIP gaat daar niet opin, noemt die argumenten zelfs helemaal niet (en verwijst daarvoor ook niet naar bijlagen bij het PIP). Hierbij lijkt ons het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel in het geding.

<sup>10</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).

<sup>11</sup> Zie het persbericht d.d. 28 mei 2012 van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute “*Conclusies van burgerinitiatief over robuustheid genegeerd*” - Onderzoek van provincie naar RijnlandRoute niet toereikend” en de “*Zienswijze Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)*” van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute (d.d. 17 juni 2014).

<sup>12</sup> Zie onder meer <http://www.churchillavenue.nl/> Persbericht: “Misleidende informatie en beeldvorming over onderzoeksgegevens”, “Churchill Avenue qua kosten binnen bereik” en “Huidige MKBA niet geschikt voor tracékeuze”. 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). Zie ook: de “**Zienswijze team Churchill Avenue op de Milieueffectrapportage RijnlandRoute (tweede fase)**” d.d. 3 september 2012. Het (in de zomer van 2012, pas ná het tracébesluit uitgebrachte!) definitieve TNO-rapport over tunnelveiligheid gaf duidelijk aan, dat de tunnel in de Churchill Avenue vergunbaar is. Ook de Commissie de m.e.r. stelde, dat het aangegeven verschil in toekomstvastheid tussen Zoeken naar Balans en Churchill Avenue te stellig is, en gebaseerd op een onevenwichtige beoordeling van effecten.



Overigens lijkt ons het op dit moment vermelden van het **dekkingstekort** van de Churchill Avenue misleidend, omdat de variant Zoeken naar Balans intussen ingrijpend is aangepast (en ook nog steeds dekkingstekorten kent) en de Churchill Avenue intussen niet is geoptimaliseerd; dit nog afgezien van het feit dat een (vergeleken met de variant Zoeken naar Balans veel goedkopere) boortunnel onder de Churchilllaan/Lelylaan helemaal niet is onderzocht.

- Eén van de hoofdargumenten van de provincie om voor Zoeken naar Balans te kiezen wordt volgens de toelichting op het PIP gevormd door de claim, dat de **maatschappelijke baten** van Zoeken naar Balans *“bijna twee keer zo hoog (zijn) als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3”*. Hierbij wordt ten onrechte niet vermeld, dat deze uitkomst alleen gold voor het GE-scenario en niet voor het (veel beter bij de huidige werkelijkheid aansluitende) lage RC-scenario. Bij dat RC-scenario zijn de kosten namelijk ruim 1,4x zo hoog als de maatschappelijke baten. In de **“MKBA RijnlandRoute Herzien concept-eindrapport”** van Tauw in opdracht van de provincie (d.d. 26 april 2012) wordt berekend, dat er bij het lage scenario Regional Communities sprake zal zijn van een negatieve contante waarde van niet minder dan 335 miljoen euro<sup>13</sup>.  
Onder de huidige omstandigheden is het project RijnlandRoute dus maatschappelijk onrendabel en dient het niet te worden uitgevoerd. Dit is zeker niet alleen het gevolg van de crisis, zoals de Nota van antwoord veronderstelt, want een aantal ontwikkelingen die afwijken van het GE-scenario (zoals een lagere jaarlijkse BBP-groei en een afname van het autoverkeer overal in Zuid-Holland) is al ruim voor de crisis begonnen. De Nota van antwoord erkent dat er *“forse schommelingen”* zijn in de ontwikkelingen in de demografie, mobiliteit en economie, die afwijken van de groeiscenario's. Maar de Nota meent, dat *“de bandbreedtes van de groeiscenario's”* daarvoor voldoende ruimte bieden, dat er in de scenario's al voldoende rekening is gehouden met die schommelingen en dat die fluctuaties *“geen aanleiding (geven) om de groeiscenario's te herzien”*.  
Het gebruik van de term *“bandbreedte”* is in dit verband in feite misleidend. Met die term bedoelt de Nota van antwoord immers niet de waarden die de afzonderlijke scenario's kunnen aannemen (wat de juiste interpretatie van het begrip bandbreedte zou zijn), maar de hele ruimte tussen het hoogste en het laagste scenario (waarvan we de bandbreedte in de juiste zin van het woord niet kennen). Die (onjuiste) interpretatie van het begrip bandbreedte houdt in, dat de claim van een hoog groeiscenario niet hoeft te worden verlaten als de feitelijke ontwikkelingen zich maar ergens tussen het laagste en het hoogste groeiscenario in bewegen. De provincie blijkt die claim zelfs vol te houden als de feitelijke ontwikkeling (van het autoverkeer bijvoorbeeld<sup>14</sup>) zich al jaren onder het laagste groeiscenario beweegt.  
Bij de presentatie op 7 mei 2014 van het CE-rapport **“Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten”** (d.d. november 2013) vertelde Huib van Essen, één van de auteurs van dat rapport, de aanwezige Statenleden, dat de kans verwaarloosbaar is dat de feitelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst in de buurt van het GE-scenario terecht zouden komen. Zeer waarschijnlijk zullen de feitelijke ontwikkelingen in de buurt van het RC-scenario of lager uitkomen. Voor de RijnlandRoute geldt volgens het CE dan ook wat voor veel MIRT-projecten geldt: *“zeer onwaarschijnlijk dat ze economisch rendabel zijn”*.
- Dat er *“dankzij Zoeken naar Balans”* rond Leiden *“twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij(komen)”*, lijkt ons juist een nadeel van deze variant. Het gaat immers om **twee aansluitingen op het hoofdwegennet** die op zich geen toegang tot Leiden (of tot Voorschoten) geven, terwijl heel veel verkeer daar toch in Leiden en randgemeenten moet zijn. Het gaat bovendien om twee aansluitingen waarvoor (ook volgens de Toelichting op het ontwerp-PIP) 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 twee nieuwe potentiële conflictpunten en neemt de verkeersveiligheid daardoor juist af. Ook wordt de doorstroming op de rijkswegen hierdoor negatief beïnvloed. Zo wordt de A4 volgens de provincie juist zwaarder belast door Zoeken naar Balans. De veronderstelling dat de twee aansluitingen erbij op het hoofdwegennet ervoor zouden zorgen, *“dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld”*, lijkt ons dus twijfelachtig.

<sup>13</sup> Zie het artikel van Jaap van Meijgaarden en eerstondergetekende van dit beroepschrift **“Regeren is vooruitzien, ook als het om asfalt gaat”** in het dagblad Trouw van 6 augustus 2014 en ook het beroepschrift van Jaap van Meijgaarden tegen het PIP.

<sup>14</sup> Zie de grafiek **“Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's”** in onze zienswijze d.d. 6 mei 2014 op het ontwerp-PIP.

## Het ontbreken van een adequate, deugdelijke probleemanalyse

Helaas **ontbrak** het bij de planning van de RijnlandRoute van meet af aan een voor iedereen duidelijke, ook kwantitatieve **probleemanalyse** van de huidige en de toekomstige verkeersproblemen, inclusief herkomsten en bestemmingen. Hierbij gaat het om de vraag in hoeverre ontwikkelingen op allerlei gebieden (zoals economische groei, (beroeps)bevolking, werkgelegenheid), die invloed op de mobiliteit hebben, naar verwachting zowel in de ruimte als in de tijd zullen gaan afwijken van de gewenste ontwikkelingen, waardoor worden die ontwikkelingen veroorzaakt, wat is daaraan - en ook aan de gevolgen daarvan - te doen en wat is de kosteneffectiviteit daarvan?

Zonder een behoorlijke probleemanalyse kan niet worden vastgesteld en beoordeeld welke problemen er moeten worden opgelost en kan vervolgens ook niet worden beoordeeld of die problemen met de voorgestelde maatregelen wel (kunnen) worden opgelost. Zonder een deugdelijke probleemanalyse bestaat ook het risico, dat er telkens andere problemen worden opgevoerd waarom de gekozen maatregel zou moeten worden genomen. Dit laatste proces hebben we bij de RijnlandRoute in de afgelopen jaren in extenso meegemaakt.

Ook in de toelichting op het PIP ontbreekt weer een geactualiseerd totaaloverzicht van **de gehanteerde prognoses** voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie. Dat is eens te meer opmerkelijker, omdat die variabelen een belangrijke rol spelen bij de verkeersmodellen die de provincie gebruikt bij beslissingen over investeringen in wegeaanleg en omdat de uitkomsten daarvan ook de input leveren voor de milieueffectrapporten die de provincie laat vervaardigen (zie in dit verband de zienswijze (d.d. 26 april 2010) van de stichting Behoud Rijnland over het eerste fase MER (eerste fase) RijnlandRoute (PZH-2009-138609755) en de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg (d.d. 3 september 2012) t.a.v. het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)).

## **2b. De inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan**

In strijd met de eisen die (Art. 3.1.6.1.f van) het Besluit ruimtelijke ordening aan een inpassingsplan stelt, biedt de toelichting op het inpassingsplan onvoldoende "*inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan*". Op pagina 91 van de toelichting op het PIP staat weliswaar, dat "*bij de vaststelling van het inpassingsplan wordt aangetoond dat het plan financieel-economisch uitvoerbaar is*", maar het PIP geeft daar onvoldoende inzicht in. Er blijven te veel onduidelijkheden.

### *Meerjarige dekking van de kapitaallasten (rente, afschrijvingen)*

Uit de Verzamelwijziging 2014 van de provincie<sup>15</sup>, waarin een investeringskrediet voor de RijnlandRoute wordt aangevraagd, kan men opmaken dat de weg niet direct in één keer als last wordt genomen in financiële zin. De investering wordt als actief op de balans opgenomen en in 30 jaar afgeschreven. Gedurende de afschrijvingstermijn worden de kapitaallasten in de exploitatiebegroting/jaarrekening geraamd resp. verantwoord. Nergens uit de opbouw financiën is op te maken hoe de meerjarige dekking van de kapitaallasten (rente en afschrijvingen) is geregeld.

### *Rente*

De kapitaallastberekening voor de RijnlandRoute, als onderdeel van de totale provinciale begroting, is gemaakt tegen de huidige (lage) rentepercentage(s). De provincie heeft onvoldoende liquide middelen om de aanleg van de RijnlandRoute te kunnen betalen, laat staan om de Rijksbijdrage voor te financieren. Hiervoor zullen in de toekomst nieuwe leningen afgesloten moeten worden tegen een ander, naar verwachting hoger, rentepercentage. Dit heeft tot gevolg dat de kapitaallasten van de gedane investeringen (en dus ook voor de RijnlandRoute) zullen toenemen. In de begroting van de RijnlandRoute en in de provinciale begroting wordt nu geen rekening gehouden met eventuele stijging van de rente en de daarmee samenhangende meerjarige (kapitaal)lasten.

Gezien de omvang van de gerealiseerde en nog te realiseren investeringen kan een kleine rentestijging echter al leiden tot een fors bedrag aan extra (kapitaal)lasten binnen de provinciale begroting. Het is onduidelijk hoe een dergelijke stijging van de kapitaallasten binnen de provinciale begroting gedekt kan worden. Als gebruik is gemaakt van de huidige lage rentepercentages (in de begroting 2015 is gerekend met een renteomslag percentage van 2,94%), dan is de kans op hogere rentepercentages een significant risico die de financiële uitvoerbaarheid verder onder druk zet.

<sup>15</sup> Nr. 6754 Provinciale Staten, 12 november 2014

### *Oprichting van DBI*

Op pagina 92 van de Toelichting op het PIP wordt onder het kopje “**Opbouw financiën**” gerefereerd aan een “*Oprichting van DBI*”. Naar wij aannemen, wordt hier de Dienst Beheer en Infrastructuur van de provincie bedoeld. Uit de stukken valt niet op te maken of dit correct is. Wij hebben de feitelijke Oprichting van DBI niet kunnen vinden. In het Meerjarenprogramma onderhoud infrastructuur 2015-2044 (MPO) van de provincie<sup>16</sup> wordt niet gerefereerd aan een opdracht die in het kader van de RijnlandRoute wordt verstrekt. Daarbij is het opmerkelijk te noemen, dat vanuit beheer en onderhoud een opdracht wordt gegeven voor nieuwbouw. Over het algemeen wordt een infrastructureel project na afronding overgedragen aan DBI, waarna deze voor het beheer en onderhoud zorgt.

### *Beheer- en onderhoudskosten*

Uit de stukken zijn de meerjarige beheer- en onderhoudskosten niet te achterhalen. Dit zijn kosten voor dagelijks beheer en onderhoud, groot onderhoud en de vervangingsinvesteringen. Om te kunnen zeggen dat een project financieel-economisch uitvoerbaar is, zou de provincie ook moeten kunnen aantonen dat de meerjarige beheer- en onderhoudskosten gedekt zijn. Nota bene in de Financiële Verordening van de provincie artikel 6A Investeringskrediet<sup>17</sup> is vastgelegd, dat: “*bij het uitvoeringsbesluit (conform Regeling Projecten Zuid-Holland) (...) naast de omvang van het investeringskrediet, het dekkingsplan en het jaar van gereedkomen, ook de omvang en de dekking van de beheer- en onderhoudskosten van het betreffende project (wordt) opgenomen*”. Aangezien in de stukken nergens de dekking van de beheer- en onderhoudskosten is aangegeven, is niet te controleren of beheer en onderhoud is geregeld/gedekt.

### *BTW*

Verder heeft de rijksoverheid in het afgelopen jaar bepaald, dat de BTW-compensatiefonds<sup>18</sup> gekort zal worden<sup>19</sup>. Onduidelijk is wat dit betekent voor de RijnlandRoute. Als niet alle BTW gecompenseerd wordt, kan dit een significant kostenverhogende effect hebben op het project dat kan oplopen tot enkele tientallen miljoenen per jaar.

### *Dreigende tekorten*

In de provinciale begroting voor 2015<sup>20</sup> is opgenomen, dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan: “*Naast de landelijke economische en financiële ontwikkelingen is ook binnen de provincie Zuid-Holland doorgewerkt aan het verder op orde brengen van financiën. In het afgelopen jaar is er in het bijzonder hard gewerkt aan het beter inzichtelijk krijgen van de langjarige kapitaal- en beheerslasten, inclusief de daarbij behorende langjarige dekking. **Hoewel verdere verbeteringen in de toekomst mogelijk en nodig zullen blijven, is hiermee wel een nog meer solide financieel fundament gelegd onder de huidige en toekomstige ambities van de provincie Zuid-Holland***” (Begroting 2015, Bestuurlijke Inleiding, pagina 9; vetgedrukte van ons).

Op basis van de nota kapitaal- en beheerslasten blijkt dat dit tekort ontstaat door een toename van de kapitaal- en beheerslasten binnen de provincie. De RijnlandRoute bepaalt een groot deel van die kapitaal- en beheerslasten. Daarmee is de economische haalbaarheid niet aangetoond, maar juist twijfelachtig.

### *Conclusie*

Al met al ondermijnen hierboven genoemde punten (meerjarige dekking kapitaallasten, rente, opdracht DBI, beheer- en onderhoudskosten, BTW en dreigende tekorten op provinciale begroting) de financieel-economische uitvoerbaarheid van het PIP.

## **3. De weidevogelverliezen in de belangrijke weidevogelgebieden niet voorkomen en niet goedge maakt**

Hierboven vermeldden wij al, dat de provincie voor "belangrijke weidevogelgebieden" het ‘**neen tenzij**’-regime hanteert, maar dat dit er niet toe geleid heeft af te zien van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44, ondanks alle nadelen daarvan en hoewel er een reëel alternatief voorhanden is. De provincie richt zich derhalve op mitigatie en compensatie van de weidevogelverliezen.

Het “**Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute**” (d.d. 18 november 2014) voldoet echter niet aan de eisen die de **Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013** (Besluit van

<sup>16</sup> Nr. 6746 Provinciale Staten 12 november 2014

<sup>17</sup> Nr. 6691, Provinciale Staten mei 2014

<sup>18</sup> <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/provincies/provinciale-financien/btw-compensatiefonds>

<sup>19</sup> <http://www.loyensloeff.com/nl-NL/News/Publications/Flashes/Pages/VastgoedNieuwsflash21jan2013.aspx>

<sup>20</sup> Nr. 6743 Provinciale Staten 12 november 2014

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 21 mei 2013. Provinciaal blad 138 Uitgegeven 16 juli 2013;hierna te noemen: de **Beleidsregel Compensatie**) daaraan stelt. Wij zullen dat hierna nader toelichten.

Het gebied waar de nieuwe verbinding in de RijnlandRoute doorheen zou lopen wordt in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie aangeduid als één van de “gebieden met een specifieke waarde (categorie 2)” en tevens als een van de “gebieden met bijzondere kwaliteit (categorie 1)”. Wat betreft categorie 2 gaat het in dit gebied om “belangrijke weidevogelgebieden, gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur” en ook om “groene buffers, vanwege hun belang voor de identiteit, geleding en leefkwaliteit van het stedelijk gebied”. Wat betreft categorie 1 gaat het in dit gebied om “Hoge en specifieke natuurwaarden in Zuid-Holland” en “Cultuurhistorische kroonjuwelen”.

Hierbij is van belang, dat de waarden in de 1e categorie van gebieden “landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn” en dat “de instandhouding van deze waarden vraagt om toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling” en dat de 2e categorie van 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” (zoals op pagina 29 en 31 van de Visie staat).

Artikel 4 van de Beleidsregel Compensatie regelt de toepassing van het provinciale compensatiebeleid. Het 1<sup>e</sup> lid van dit artikel bepaalt, dat “deze beleidsregel (...) van toepassing (is) in de provincie Zuid-Holland **bij ingrepen in de gebieden en kwaliteiten als bedoeld in artikel 3** (onder meer Belangrijke Weidevogelgebieden <sup>Behoud Rijnland</sup>)” en het 2<sup>e</sup> lid bepaalt, dat “deze beleidsregel (...) van toepassing (is) **in alle procedures** waarbij Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten op enigerlei wijze betrokken zijn” (vetgedrukte van ons). Dit artikel is dus van toepassing op het PIP RijnlandRoute.

Artikel 5 benoemt de voorwaarden aan compensatie. Van belang is dat artikel 5.4.a bepaalt dat compensatie bij voorkeur plaatsvindt “door fysieke compensatie met **dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden** als die door de ingreep verloren zijn gegaan **aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep** met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat” (vetgedrukte van ons).

Artikel 6 gaat over het compensatieplan. Volgens artikel 6.3.a, b en c worden aan het compensatieplan de volgende voorwaarden voor instemming gesteld: ten eerste dat het plan aangeeft “hoe de compensatieopgave is berekend en **hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd**” (artikel 6.3.a) en ten tweede dat het plan “**een kaart** (bevat) met de ligging van het compensatiegebied ten opzichte van aangrenzende en nabijgelegen natuur- en recreatiegebieden, belangrijke weidevogelgebieden en/of karakteristieke landschapelementen” (artikel 6.3.b) en ten derde dat “bij fysieke of kwalitatieve compensatie (...) de plaats, de oppervlakte en de kwaliteit van het compensatiegebied (voldoen) aan het gestelde in artikel 5” (artikel 6.3.c; vetgedrukte van ons).

Artikel 7 heeft betrekking op de realisatietermijn en zekerstelling van de uitvoering.

De provincie heeft voor de compensatie van de weidevogelverliezen twee “sporen” laten verkennen. Het ene spoor heeft betrekking op de inzet van agrarisch natuurbeheer en het andere op reservaatbeheer.

In het eerste spoor is met het bevoegd gezag en een vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van ‘kansrijke polders’. ‘Kansrijk’ betekent in dezen “dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er **vermoedelijk animo** zal zijn voor invulling van de compensatieopgave” (vetgedrukte van ons).

In dit spoor zijn gesprekken gevoerd met vier agrarische natuurverenigingen “om **het animo** voor inzet van agrarisch natuurbeheer **te inventariseren**” (vetgedrukte van ons). Hierbij is bovendien “**de mogelijkheid** voor realisatie van 3.5 hectare particulier beheer **verkend**”. En “voor het resterende oppervlak wordt **het animo** voor het realiseren van een pakket aan zwaar beheer (...) **onderzocht**” (vetgedrukte van ons).

Onduidelijk blijft hoe de provincie op grond van dit “vermoedelijk animo”, inventarisatie en onderzoek van het animo en verkenning van “de mogelijkheid” op pagina 34 van het Mitigatie- en Compensatieplan tot de conclusie kan komen, dat “er **voldoende animo** (is) bij leden van de vier omringende agrarische natuurverenigingen om deel te nemen (spoor 1)” en dat er “bovendien (...) **voldoende polders** (zijn) en (...) **voldoende van omvang** om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch natuurbeheer” (vetgedrukte van ons). Bovendien gaat het er niet om of dit alles voldoende is ‘om weidevogelcompensatie te realiseren’ met boerennatuurbeheer, maar **of dit alles voldoende compensatie oplevert**. Het antwoord op die vraag

blijft het Mitigatie- en Compensatieplan schuldig. De vraag is ook of de provincie of “*een vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen*” daarover kan oordelen.

Voor het tweede spoor is “*in twee polders voorlopig een reservering gevraagd voor een oppervlakte van circa 24 hectare en respectievelijk circa 21 hectare. Deze gronden kennen nu een agrarisch gebruik. Zij zijn een terugvaloptie als blijkt dat spoor 1 onvoldoende mogelijkheden biedt*” (vetgedrukte van ons). Erg zeker lijkt de provincie niet van haar zaak. De conclusie van het tweede spoor luidt: “*Voor een terugvaloptie is het mogelijk om spoor 2 verder uit te werken. Bij deze optie is het mogelijk binnen afzienbare tijd over gronden te beschikken, die verder van de ingreep liggen*” (vetgedrukte van ons).

De provincie heeft dus niet kunnen kiezen tussen de twee (deels kennelijk onzekere) sporen en ook niet tussen de alternatieven binnen elk spoor. In ieder geval is het in strijd met artikel 6.3 niet duidelijk “*hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd*” en ten tweede bevat het plan ook geen “*kaart met de ligging van het compensatiegebied*”. En het blijft ook onduidelijk of de weidevogelverliezen door de RijnlandRoute wel helemaal worden goedge maakt “*aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep*”, laat staan dat “*het compensatiegebied door het bevoegd gezag planologisch (wordt) vastgelegd en wordt toegezien op een adequate bescherming in het toepasselijk bestemmingsplan*” (artikel 7.2) en laat staan dat duidelijk is “*hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is*” (artikel 7.4; vetgedrukte van ons).

De Nota van antwoord komt ook niet verder dan de opmerking: “*een mogelijkheid is agrarisch natuurbeheer door het afsluiten van zware beheerpakketten vanaf minimaal twaalf jaar*” (vetgedrukte van ons). En de Samenvatting van mitigerende en compenserende maatregelen in het Mitigatie- en compensatieplan komt niet verder dan de opmerking, dat voor het te compenseren belangrijk weidevogelgebied “*compensatiemogelijkheden (worden) uitgewerkt in de directe omgeving*” (vetgedrukte van ons).

Deze hele gang van zaken, waarbij de provincie zich niet houdt aan de eigen regelgeving (de Beleidsregel Compensatie 2013 en de Verordening Ruimte 2014), lijkt ons in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel en het motiveringsbeginsel. Deze gang van zaken komt ook de rechtszekerheid in verschillende opzichten niet ten goede. Dat is eens te zorgelijker, omdat de provincie bij de compensatie van verlies aan natuurwaarden toch al niet erg succesvol is<sup>21</sup>. Van 28 projecten is de compensatie, waartoe al vóór 2003 was besloten, nu nog steeds niet gerealiseerd. Niet zelden koopt de provincie de natuurverliezen ‘gewoon’ af met geld. De weidevogelverliezen als gevolg van de aanleg van de N14 langs Mariahoeve zouden ook gecompenseerd worden en dat is ook nooit gebeurd.

In onze zienswijze op het ontwerp-PIP gaven wij al aan, dat er - ingeval de provincie de weidevogelverliezen wil compenseren door reseruatvorming - bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen weinig animo zal zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor de compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt<sup>22</sup>. De provincie heeft daar nooit op gereageerd.

In de Nota van antwoord staat: “*Naast de reguliere bouwkosten is in de kostenraming ook rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen, beheer- en onderhoudskosten, planschade, risico's en kosten voor grondverwerving*” (vetgedrukte van ons). Wij hebben dat in het PIP niet kunnen terugvinden. Aangezien de provincie niet heeft kunnen kiezen tussen (en ook niet binnen) de twee sporen, is - alleen al voor de mitigatie en de compensatie van de weidevogelverliezen - niet controleerbaar hoeveel alle mitigerende en compenserende maatregelen bij elkaar gaan kosten.

---

<sup>21</sup> Zie het antwoord van GS d.d. 30 juni 2009 op Statenvragen over “*projecten (...) waarbij groen-/natuurcompensatie een vereiste is*”.

<sup>22</sup> Zie ook de inspraakreactie van het Bewonersgroepenoverleg d.d. 4 september 2012 op het Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute (projectnr. 0245223.00, revisie 04 d.d. 5 juni 2012).

## Verzoeken

Wij verzoeken u:

- het PIP te vernietigen voor zover het de nieuwe verbinding betreft tussen de A4 en de A44 door de Oostvlietpolder en Vlietland, onder Voorschoten door en door de Papenwegse en de Zuidwijkse polder, omdat die verbinding niet nodig is (netzomin als de aanpassingen aan de A4 en de A44 voor de RijnlandRoute), omdat die nieuwe verbinding veruit het duurste onderdeel van de RijnlandRoute vormt, de verkeersproblemen niet oplost, maar wel grote natuur- en milieuschade veroorzaakt,
- de andere PIP-onderdelen (de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route) intact te laten, omdat die maatregelen de problemen veel sneller, goedkoper, effectiever en zonder grote natuur- en milieuschade kunnen oplossen en
- te gelasten, dat de andere PIP-onderdelen nu zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

Tevens verzoeken wij u:

- dit beroepschrift tevens te beschouwen als een beroepschrift tegen de beide vastgestelde tracébesluiten A4 en A44 en
- een voorlopige voorziening te treffen voor alle werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de nieuwe verbinding in het PIP tussen de A4 en de A44 (de N434), voor zover die werkzaamheden een onherstelbaar verlies aan natuur- en landschapswaarden met zich mee zouden brengen.

Mogen wij u hierdoor ook verzoeken:

- de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak onderzoek te laten verrichten, in het bijzonder naar de door de provincie gehanteerde prognoses en de wijze waarop de provincie met de gemaakte kosten/batenanalyses en de kritiek daarop (bijvoorbeeld van de Randstedelijke Rekenkamer) is omgegaan?

Graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en de andere hieronder genoemde organisaties die deelnemen aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute,

Wim ter Keurs,  
Voorzitter

Jan van Leeuwen,  
penningmeester

**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, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten

## Bijlagen bij dit beroepschrift:

1. Brief (d.d. 26 november 2014) van de Ondernemersvereniging Voorschoten en de Koepel Leidse Regio aan Gedeputeerde en Provinciale Staten van Zuid-Holland "Rijnlandroute, de noodzaak om de huidige knelpunten snel op te lossen".
2. "Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute" namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute (d.d. 6 mei 2014; dossiernummer DOS-2010- 0022528).
3. "Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)" (d.d. 14 juni 2014)
4. "Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)" namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute (d.d. 3 september 2012).

5. Brief (d.d. 16 januari 2008) van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland met “Ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute *“RijnlandRoute Verbinding van belang”*”.
6. Brief (d.d. 30 mei 2008) van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland “over de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming”.
7. Beroepschrift (d.d. februari 2015) van Jaap van Meijgaarden tegen de *“besluiten inzake de aanleg van de RijnlandRoute”*.
8. Beroepschrift (d.d. 11 februari 2015) van de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder *“inzake besluit provincie Zuid-Holland inpassingsplan Rijnlandroute”*.
9. Beroepschrift (d.d. februari 2015) van de Wijkraad Stevenshof “tegen het Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute/het Tracébesluit A44 Rijnlandroute”.
10. Brief (d.d. 22 maart 2014) namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute met “ het advies ook met het (volgende maand ter inzage te leggen) ontwerp van het Provinciaal inpassingsplan (het ontwerp-PIP) voor de RijnlandRoute al te voldoen aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening (het Bro)”.
11. Brief (d.d. 26 september 2011) van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland over “de RijnlandRoute en de economie”.
12. Brief (d.d. 24 april 2008; kenmerk 2008/GM/062) van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland *“Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute”*
13. Brief (d.d. 29 mei 2008; kenmerk 2008/GM/069) van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland *“Aanvulling op quick scan MKBA RijnlandRoute”*.
14. Brief (d.d. 9 september 2005) van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland i.o. aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de Tweede Kamer met ons advies over de RijnlandRoute (n.a.v. de Samenvattende rapportage van de uitkomsten van de “Verkenning RijnlandRoute” van 17 april jl. en de DHV-Studie naar de effecten van een wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk van mei jl.).
15. Persbericht (d.d. 28 mei 2012) van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute *“‘Conclusies van burgerinitiatief over robuustheid genegeerd’ - Onderzoek van provincie naar RijnlandRoute niet toereikend”*.
16. *“Zienswijze Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)”* van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute (d.d. 17 juni 2014).
17. *“Zienswijze team Churchill Avenue op de Milieueffectrapportage RijnlandRoute (tweede fase)”* (d.d. 3 september 2012).
18. Artikel van Jaap van Meijgaarden en Wim ter Keurs “Regeren is vooruitzien, ook als het om asfalt gaat” in het dagblad Trouw van 6 augustus 2014.
19. H.P. (Huib) van Essen, M.J.J. (Maarten) ‘t Hoen (2013). Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario’s bij doorrekening van MIRT-projecten. Delft, CE Delft, november 2013.
20. Zienswijze (d.d. 26 april 2010) van de stichting Behoud Rijnland over het eerste fase MER (eerste fase) RijnlandRoute (PZH-2009-138609755).



## **Vooraf**

Onderstaande bijdrage is gebaseerd op mijn eerder ingediende persoonlijke zienswijzen op MER 1<sup>e</sup> fase, MER 2<sup>e</sup> fase, Voorontwerp Inpassingsplan, Ontwerp Inpassingsplan en Ontwerp Tracébesluiten RijnlandRoute. Evenals de zienswijzen is deze bijdrage voornamelijk beperkt tot de gevolgen van de plannen voor natuur en landschap. In de bijdrage is rekening gehouden met de beantwoording van de zienswijzen en de inhoud van de geactualiseerde rapportages.

Deze bijdrage is met name gericht op de vaststelling van het Provinciale Inpassingsplan (PIP) en de Tracébesluiten (TB's) A44 en A4 RijnlandRoute, voor zover betreffende de aanleg van het nieuwe Knooppunt Ommedijk (A44), de aanleg van een nieuwe regionale stroomweg door de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder en de aanleg van het nieuwe Knooppunt Hofvliet (A4).

## **Algemeen**

In algemene zin moet worden opgemerkt dat in de toelichtingen op het PIP en de TB's een deugdelijke verantwoording van de keuze voor de "Zoeken naar Balans Optimaal" (ZnB-O) 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-regretmaatregelen), waarover door het Rijk reeds in 2009 met de provincie Zuid-Holland afspraken zijn gemaakt in het kader van de RandstadUrgent-overeenkomst. In dit verband zij erop 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 tracé ontbreekt, terwijl in zienswijzen wel op dit gebrek gewezen was, komt neer op een schending van het motiveringsbeginsel.

## **Natuur en Landschap**

Het ZnB Optimaal-tracé van de RijnlandRoute zal door of langs een aantal polders lopen, die alle deel 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 verbindingzone in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het gestelde op pag. 43 resp. 47 van de Toelichting op het TB A4 resp. A44, waar 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-O-tracé zullen de investeringen in deze gebieden een groot deel van hun waarde verliezen. De provincie heeft nagelaten te motiveren waarom een dergelijke kapitaalvernietiging - ondanks de aanwezigheid van alternatieven - 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-O-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-regretmaatregelen), danwel de aanleg van een (boor)tunnel volgens het Churchillaantracé of het Spoortracé.

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 beweerde 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-O-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 deugdelijk 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 beschermd dier- en plantensoorten in het plangebied 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 beschermd grondgebonden zoogdieren niet aanwezig zijn in het plangebied. Alleen de Papenwegse polder en de Zuidwijkse polder herbergen 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 Habitatrichtlijn (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 beschermd plantensoorten waarover het Rapport Veldinventarisaties RijnlandRoute van september 2014 tegenstrijdige informatie verschaft. Zo wordt op pag. 32 gesteld dat beschermd soorten vaatplanten in het plangebied niet voorkomen, terwijl op pag. 69 het voorkomen van de beschermd 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 beschermd) nesten van Huismus, Buizerd en Boerenzwaluw. Ten onrechte hebben zij het belang van de polders voor andere soorten broedvogels zoals de (rode lijst) soorten Groene specht, Boomvalk, Grutto, Huiszwaluw, 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 Remeus, 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 polder en de 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 Remeus, 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 Habitatrichtlijn).

Overigens zijn naast de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn 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 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-O-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-O-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 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> 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-O-tracé gerechtvaardigd is. Op een verzoek om serieuze aandacht te besteden aan alternatieven voor het ZnB-O-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-O-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 en aangewezen als het grootste beschermde dorpsgezicht van Nederland.

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-O-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 RijnlandRouteplannen 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 Holland Rijnland en de provinciale Groenagenda. In het voor de provincie bindende Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide wordt als een van de hoofdambities 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 dit in gemoede niet enerzijds 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 hoge 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-O-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 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.

F.H.J. von der Assen, Voorschoten, februari 2015